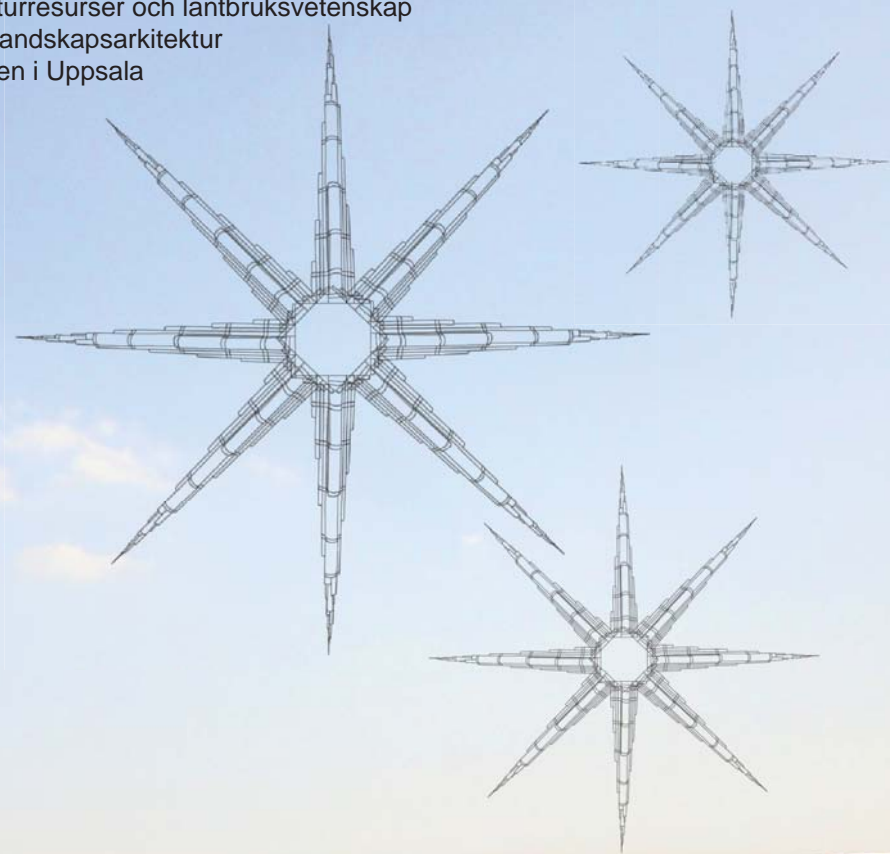




Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur
Examensarbete vid landskapsarkitektutbildningen i Uppsala

Joanna Silvemark Junemar & Kristina Vikholm



DUBAI

ETT FRAMGÅNGSRECEPT ELLER DÅRSKAP?

EX0533 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp
Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitektprogrammet 2011
Nivå: Avancerad E
SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Uppsala
Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap, institutionen för stad och land

© Författare Joanna Silvemark Junemar & Kristina Vikholm
Titel: Dubai - ett framgångsrecept eller dårskap?
Title in English: Dubai - success or madness?
Handledare: Ulla Myhr, institutionen för stad och land
Examinator: Tomas Eriksson, institutionen för stad och land
Biträdande examinator: Mario Rivera, Ramböll Uppsala
Utgivningsort: Uppsala

Nyckelord: landskapsarkitektur, Dubai, Förenade arabemiraten, stadsutveckling, stadsplanering och stadsliv.
Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>

Vi vill tacka alla som har hjälpt och stöttat oss under arbetet. Ett speciellt tack till vår handledare Ulla Myhr; examinerator Tomas Eriksson, biträdande examinerator Mario Rivera, Michael Eriksson och Samhällsbyggnadsenheten på Ramböll i Uppsala och Mauno Napari med anställda på Rambölls kontor i Dubai och Abu Dhabi i Förenade arabemiraten.

SAMMANFATTNING

Det här examensarbetet är en fallstudie som beskriver stadsutvecklingen i staden Dubai i Förenade arabemiraten. Examensarbetet syftar till att svara på frågorna *Hur har Dubai stad utvecklats från och med oljans upptäckt fram till idag?* och *Hur ser den övergripande planeringen ut för Dubais framtida stadsutveckling?*

METOD

Vår fallstudie är en sammanvävd redogörelse av en litteraturstudie och egna upplevelser från en studieresa i Förenade arabemiraten.

Litteraturstudien bestod av tre huvuddelar. I den första delen var syftet att få grundläggande fakta och vi läste bland annat guideböcker och såg dokumentärer om Dubai. I litteraturstudiens andra del fokuserade vi på vad som fanns vetenskapligt publicerat om Dubais stadsutveckling fram till idag. I den tredje delen sökte vi information om Dubais framtida stadsutveckling, främst dokument framtagna av Dubais myndigheter.

I studieresan besökte vi Dubai i tolv dagar. En viktig del av studieresan var att göra platsbesök i flera av Dubais stadsdelar för att få en bild av hur stadsutvecklingen och stadslivet såg ut på olika platser i staden idag. Vi besökte stadsdelar som skiljde sig från varandra i struktur, arkitektur och invånare för att få en stor spännvidd och en helhetsbild av staden. Vi valde att dokumentera stadsdelarnas utformning och karaktäristiska drag som till exempel hushöjder. Vi dokumenterade även vilken sammansättning av funktioner stadsdelarna hade som hotell, köpcentra, kontor och/eller boende.

Stadslivet dokumenterade vi genom att fotografera och anteckna vem som bodde var i staden, hur människorna förflyttade sig och var de träffades. Vi observerade vilka som använde vilken typ av färdmedel, dess kostnader och hur lång tid det tog att färdas med olika kombinationer av kommunikationssätt. Under platsbesöken prövade vi även själva att förflytta oss i staden genom att testa olika kommunikationssätt.

För att se var stadslivet ägde rum dokumenterade vi på vilka platser människor träffades, något som vi i fallstudien benämner *sociala platser*. Vi dokumenterade vilken typ av sociala platser det fanns i de olika stadsdelarna som till exempel parker och köpcentra. När vi besökte olika sociala platser undersökte vi vilken grad av tillgänglighet de hade beroende på om de var inhägnade, om det kostade att gå in och om det fanns öppettider. Vi undersökte användningen av dessa platser genom att observera vem som var där och vad de gjorde.

Under studieresan besökte vi även Abu Dhabi, Förenade arabemiratens huvudstad, i tre dagar. För Abu Dhabi gjorde vi en litteratursökning och studieresa med samma upplägg som för Dubai fast i mindre skala.

Anledningen till att vi besökte Abu Dhabi var att vi ville se hur en annan stad i Förenade arabemiraten såg ut. På det sättet kunde vi förstå Dubai bättre och veta om utvecklingen i Dubai var specifik för Dubai eller gällde hela landet. Fokus i fallstudien är Dubai men vi använder Abu Dhabi som referensstad.

RESULTAT

Dubai har på bara några decennier vuxit från en liten by till en modern storstad. Den höga byggtakten har mångdubblat Dubais yta som på 1950-talet var 3,5 km² till att i början på 2000-talet vara 605 km² (Pacione, 2005). De många spektakulära projekten som byggts, till exempel den konstgjorda palmön *Palm Jumeirah* och världens högsta byggnad *Burj Khalifa*, har gjort Dubai internationellt känt. Det har varit ett gynnsamt investeringsklimat som lockat till sig rika investerare och företag från hela världen. Ett stort fokus har varit att göra Dubai till en av världens främsta turistdestinationer som kan konkurrera med Paris och New York. De stora nöjes- och shoppinganläggningarna drar turister i mängder, år 2007 var antalet turister i Förenade arabemiraten 6 miljoner (Utrikespolitiska Institutet, 2011) och 2015 förväntas siffran bara för Dubai vara 15 miljoner (Dubai Department of Tourism and Commerce Marketing, 2010/2011).

Statsskicket har haft stor betydelse för den snabba stadsutvecklingen. Förenade arabemiraten är en absolut monarki som styrs av en shejk som ärvt makten. Det har lett till att beslutsprocesser inte finns på samma sätt som i Sverige och beslut kan fattas snabbt då det endast är shejkens åsikt som betyder något (Rehnberg, 2008). Även befolkningen har haft betydelse för den snabba stadsutvecklingen. Den hade inte varit möjlig utan immigrationen av gästarbetare från främst Asien. Dessa gästarbetare arbetar långa pass till låga löner, ofta 1000-2000 kr per månad.

Dubais stadsutveckling har skett okontrollerat och tagit mer och mer land i anspråk. Staden saknade en central stadskärna och flera platser benämndes som centrum. Flera nya stadsdelar byggdes som egna städer där invånarna skulle kunna bo, arbeta och leva på ett och samma ställe. På vår studieresa såg vi att många byggprojekt var avstannade som en konsekvens av den internationella finanskrisen 2008-2009 då många utländska investerare lämnade landet.

Avstånden i staden var stora och bilen var det huvudsakliga färdmedlet. I gaturummet prioriterades bilen och som fotgängare var det svårt att förflytta sig. Dubai saknade offentliga platser men hade ett fåtal platser för sociala möten i form av köpcentra och parker. Vi benämner inte dessa platser som offentliga då de har öppettider och inträdeskostnader.

Dubais myndigheter har publicerat två visionsdokument. Dessa var dock innehållsfattiga, de presenterade mål men inga lösningar på hur målen skulle uppnås. Vi anser att det saknades en övergripande planering för Dubais framtida stadsutveckling.

Vi uppfattade att mycket i Abu Dhabi och Dubai var lika. I fallstudien trycker vi på de skillnader vi upplevde. Till exempel fanns stora skillnader mellan städernas framtida stadsutveckling. Abu Dhabi hade tagit fram och publicerat omfattande visionsdokument.

DISKUSSION

Är Dubai ett framgångsrecept eller dårskap? Både ja och nej, det beror på vem man frågar och vems intressen man vill ta tillvara. Vi, som besökande landskapsarkitekter, är kluvna. Staden har haft en otrolig ekonomisk framgång och lockat besökare från hela världen. Vi ifrågasätter dock metoderna för att nå denna framgång då stadsutvecklingen är helt beroende av utnyttjandet av lågavlönade gästarbetare. Att expandera staden så snabbt utifrån ekonomiska spekulationer och inte se till behovet har lett till att många av stadens skyskrapor ekar tomma, precis som stadskassan.

Bristen på övergripande planering ser vi som ett stort hot för den framtida stadsutvecklingen i Dubai. Vi tror dock att Dubai har potential att bli ett framgångsrecept om det satsas på en övergripande stadsplanering och att dessa planer offentliggörs. På så sätt kan utländska investerare få tillbaka förtroendet och återvända och fortsätta investera sina pengar i Dubai. Emellertid måste villkoren och levnadsförhållandena bli bättre för gästarbetarna så att alla stadens invånare kan ta del av framgången.

Det skulle vara spännande att besöka Dubai igen om 10-20 år för att se om det är en välmående och fungerande stad!



SUMMARY

This master thesis is a case study describing the urban development in the city of Dubai in the United Arab Emirates. The thesis aims to answer the questions *How did Dubai city evolve from when the oil was discovered up until today?* and *What is the overall strategy for Dubai's future urban development?*

METHOD

Our case study is based on a literature study and a field trip to the United Arab Emirates. The literature study consisted of three main parts. In the first part the aim was to get basic facts and we read among other things, guide books and watched documentaries about Dubai. The second part focused on what was scientifically published on Dubai's urban development to date. In the third part we sought information about Dubai's future urban development, mainly documents produced by the Dubai authorities.

Under the field trip we visited Dubai during twelve days. An important part of the field trip was to make site visits in several of Dubai's districts to get a picture of how urban development and city life was like in different places in the city today. We visited districts that differed from each other in structure, architecture and residents to achieve an overall picture of the city.

We chose to document the districts design and characteristic features such as building heights. We also documented the composition of functions that the districts had, such as hotels, shopping centers, office and/or residential areas. We documented the urban life by photographing and note who lived where in the city, how they moved and where they met. We observed who used the different type of transportations, its cost and how long it took to travel with different combinations of communication.

To see where the city life took place, we documented the sites where people met, in the case study we call these places *social sites*. We documented the type of social sites that existed in the various districts such as

parks and shopping malls. When we visited different social sites, we examined the degree of access they had, depending on opening hours and entrance fees. We investigated the use of these sites by observing who was there and what they did.

During the field trip we also visited Abu Dhabi, the capital of the United Arab Emirates, for three days. For Abu Dhabi we did a literature study and a field trip, but on a smaller scale than Dubai.

The reason we went to Abu Dhabi was that we wanted to see how another city in the United Arab Emirates looked like. That way we could understand Dubai better and know if the development in Dubai was specific to Dubai or was similar in the whole country. The focus of the case study is Dubai but we use Abu Dhabi as a reference city.

RESULTS

Dubai has in just a few decades grown from a small village into a modern metropolis. The rapid construction pace has multiplied the area of Dubai, that in the 1950s was 3,5 km² and at the beginning of the 21st century was 605 km² (Pacione, 2005). The many spectacular projects that have been built, such as the artificial palm island *Palm Jumeirah* and the world's tallest building *Burj Khalifa*, has given Dubai an international reputation. It has been a favorable investment climate that attracted wealthy investors and companies from around the world. A major focus has been to make Dubai one of the world's top tourist destinations that can compete with Paris and New York. The big entertainment and shopping facilities attracts a lot of tourists, in 2007, the number of tourists in the United Arab Emirates was 6 million (Utrikespolitiska Institutet, 2011) and in 2015 the expected figure for just Dubai is believed to be 15 million (Dubai Department of Tourism and Commerce Marketing, 2010/2011).

The government has been of great importance for the rapid urban development. United Arab Emirates is an

absolute monarchy ruled by a sheik who inherited the power. A consequence of this is that decisions can be made quickly when it's only the sheik's opinion that matters (Rehnberg, 2008). The rapid urban development would not have been possible without the immigration of guest workers mainly from Asia. These guest workers are working long hours for a low salary.

Dubai's urban development has been uncontrolled and claimed more and more land. The city lacked a central core and several places were called city center. Several new districts were built as separate cities where residents could live and work in one place. In our field trip we saw that many construction projects were halted as a consequence of the international financial crisis of 2008-2009 when many foreign investors left the country.

The distances in the city were long and the car was the main mode of transport. In the street space the car was prioritized and as a pedestrian, it was difficult to move. Dubai lacked public places, but had a few places for social meetings in the form of shopping centers and parks. We do not call these places public as they have opening hours and entrance fees.

Dubai authorities have published two vision documents, whose content were poor. They presented goals but no solutions on how to meet the goals. We believe that there was no overall planning for Dubai's future urban development.

Our opinion is that much in Abu Dhabi and Dubai were the same. In the case study, we point out the differences we experienced. For example, there were large differences between the cities' future urban development, Abu Dhabi had published numerous vision documents.

DISCUSSION

Is Dubai a recipe for success or madness? Both yes and no, it depends on who you ask and whose interests you want to keep in mind. We, as visiting landscape architects, are torn. The city has had an incredible economic success and attracted visitors from all over the world. We question, however, the methods for achieving this success when urban development is entirely dependent on the use of low-paid migrant workers. To expand the city so quickly based on financial speculation and not demand has led to that many of the city's skyscrapers are echoing empty, just as the city treasury.

In our opinion, the lack of overall planning is a major threat for the future of urban development in Dubai. However, we believe that Dubai has the potential to succeed if urban planning becomes a main focus and the plans are published. This allows foreign investors to regain confidence and return and continue to invest their money in Dubai. However, the living conditions must be improved for guest workers so that all city residents can take part of the success.

It would be exciting to visit Dubai again in 10-20 years to see if it's a prosperous and viable town!



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING.....	11
SYFTE.....	12
METOD.....	13
Litteraturstudie.....	13
Studieresa.....	14
Abu Dhabi.....	14
Fallstudiens upplägg.....	15
AVGRÄNSNING.....	15
STADSUTVECKLING FRAM TILL IDAG.....	17
BAKGRUND.....	18
Geografi & Historia.....	18
Statsskick.....	19
Olja & ekonomi.....	20
Befolkning.....	21
Kultur.....	23
STADSUTVECKLING.....	24
Stadsplanering.....	28
STADSLIV.....	29
Boende.....	29
Trafik.....	30
Sociala platser.....	33
PLATSBESÖK.....	36
Bur Dubai.....	36
Deira.....	38
Sheikh Zayed Road.....	40
Jumeirah.....	42
Palm Jumeirah.....	44
Dubai Marina.....	46

REFLEKTION.....	48
Trafik.....	49
Sociala platser.....	49
DEN PLANERADE STADSUTVECKLINGEN.....	51
DOKUMENT.....	52
FRAMTIDA PROJEKT.....	53
The World.....	54
Palm Jebel Ali.....	55
Palm Deira.....	56
Waterfront.....	57
The Universe.....	58
Dubailand.....	59
Dubai World Central.....	60
Framtida byggnader.....	61
Blir det verklighet?.....	63
REFLEKTION.....	64
REFERENSSTAD ABU DHABI.....	65
Stadsutvecklingen fram till idag.....	66
Den planerade stadsutvecklingen.....	69
AVSLUTANDE DISKUSSION.....	73
Syfte.....	74
Tankar som väckts under arbetet.....	74
Arbetsmetod.....	74
Nya frågor.....	75
KÄLLOR.....	77
Bilder.....	82

INLEDNING

Många länder kring Persiska viken har haft en snabb utveckling sedan de kommersialiserade sina oljetillgångar (Melamid, 1980). Förenade arabemiratens två största städer, Dubai och Abu Dhabi, har haft den mest spektakulära omvandlingen och gått från mindre utvecklade byar till rika moderna storstäder. Under de senaste 40 åren har dessa städer fullkomligt exploderat i storlek, både horisontellt och vertikalt. Av Landguiden (Utrikespolitiska Institutet, 2011) framgår att befolkningen har ökat kraftigt sedan självständigheten 1971, från 180 000 personer till 4,6 miljoner invånare 2009. Det har under samma period skett en så stark urbanisering i samhället att fyra femtedelar av invånarna idag bor i städer.

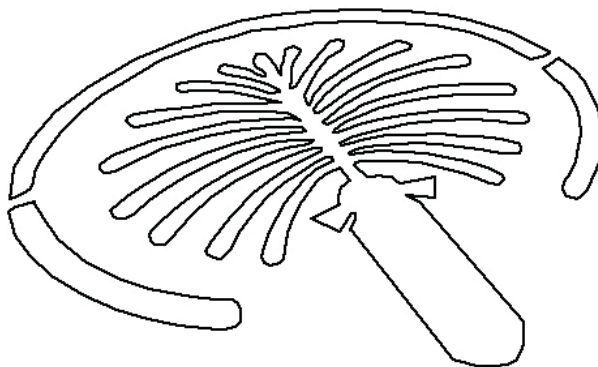
Det är främst Dubai som blivit internationellt känt för sina stora projekt såsom världens högsta byggnad *Burj Khalifa*, konstgjorda öar i form av palmer och stora köpcentra med teman från hela världen (Bloch, 2010). I Dubai finns även fenomen som årligen återkommande månadslånga shoppingfestivaler. Flera författare, bland annat Schmid (2006), jämför Dubai med Las Vegas i och med att det är en sådan nöjes- och konsumtionsfokuserad stad. Privata intressen investerar i köpcentra och hotellområden vilka breder ut sig i snabb takt, vilket leder till att stora delar av staden inte är öppen och tillgänglig för en bred allmänhet. För en landskapsarkitekt, som till stor del arbetar med och för det offentliga rummet, är det mycket intressant att i detta sammanhang beskriva både hur och för vilka staden har byggts, och även hur den framtida stadsutvecklingen planeras.

Det är också intressant för oss landskapsarkitekter att beskriva stadsutvecklingen i Dubai eftersom den i många delar står i kontrast till svenska städers stadsutveckling. Detta kan ge såväl nya infallsvinklar och inspiration som varningsflaggor och ge nya perspektiv på det vi själva gör.

Den snabba utvecklingen i Dubai har lett till ett ökat intresse från omvärlden. På senare år har det publicerats många artiklar, dokumentärer och litteratur om på vems bekostnad utvecklingen har skett och hur hållbar den är. Till exempel artikeln *Brand Dubai* av Bagaeen (2007), dokumentären *Mardröm i sagolandet* (Dokument utifrån, 2011) och antologin *Globalization and the Gulf* (Khalaf, 2006). Den snabba utvecklingen hade inte varit möjlig utan immigrationen av gästarbetare från främst Asien. Som Khalaf (2006) beskriver

lever de flesta gästarbetare under slavlika förhållanden med begränsade eller inga rättigheter. Dessutom har de ofta tunga arbeten med låga löner, långa arbetspass och lever isolerade från samhället. För att poängtera de sociala skillnaderna beskriver Khalaf (2006) också emiratiernas livssituation med ett liv i lyx och en garanterad ekonomisk trygghet där även den lägsta samhällsklassen har minst två bilar och inneboende hemhjälp. Vi tycker att det är oundvikligt att komma in på de sociala aspekterna i fallstudien då de ligger till grund för stadsutvecklingen.

En annan aspekt som vi tar upp är att Förenade arabemiraten är en absolut monarki, vilket i praktiken innebär att det styrs med diktatorliknande former av en shejk som ärvt makten. Det leder till att beslutsprocesser inte finns på samma sätt som i Sverige och beslut kan fattas snabbt då det endast är shejkens åsikt som betyder något (Rehnberg, 2008). Vår tolkning är att om man som emirat har pengar får man göra och bygga i princip vad man vill, så länge shejken tycker om idén. Helt i motsats till i Sverige, där allmänheten får komma med synpunkter och projekten kan överklagas och prövas i flera instanser. Som ett exempel kan *Uppsala Konsert & Kongress* nämnas vars uppförande diskuterades och debatterades i årtionden innan det slutligen blev byggt. Då stadsutvecklingen både är en politisk fråga och en maktfråga så är statsskicket en ofrånkomlig del att ta med i fallstudien.



Den konstgjorda ön Palm Jumeirah som breder ut sig i Persiska viken är en av Dubais många turistmagneter.

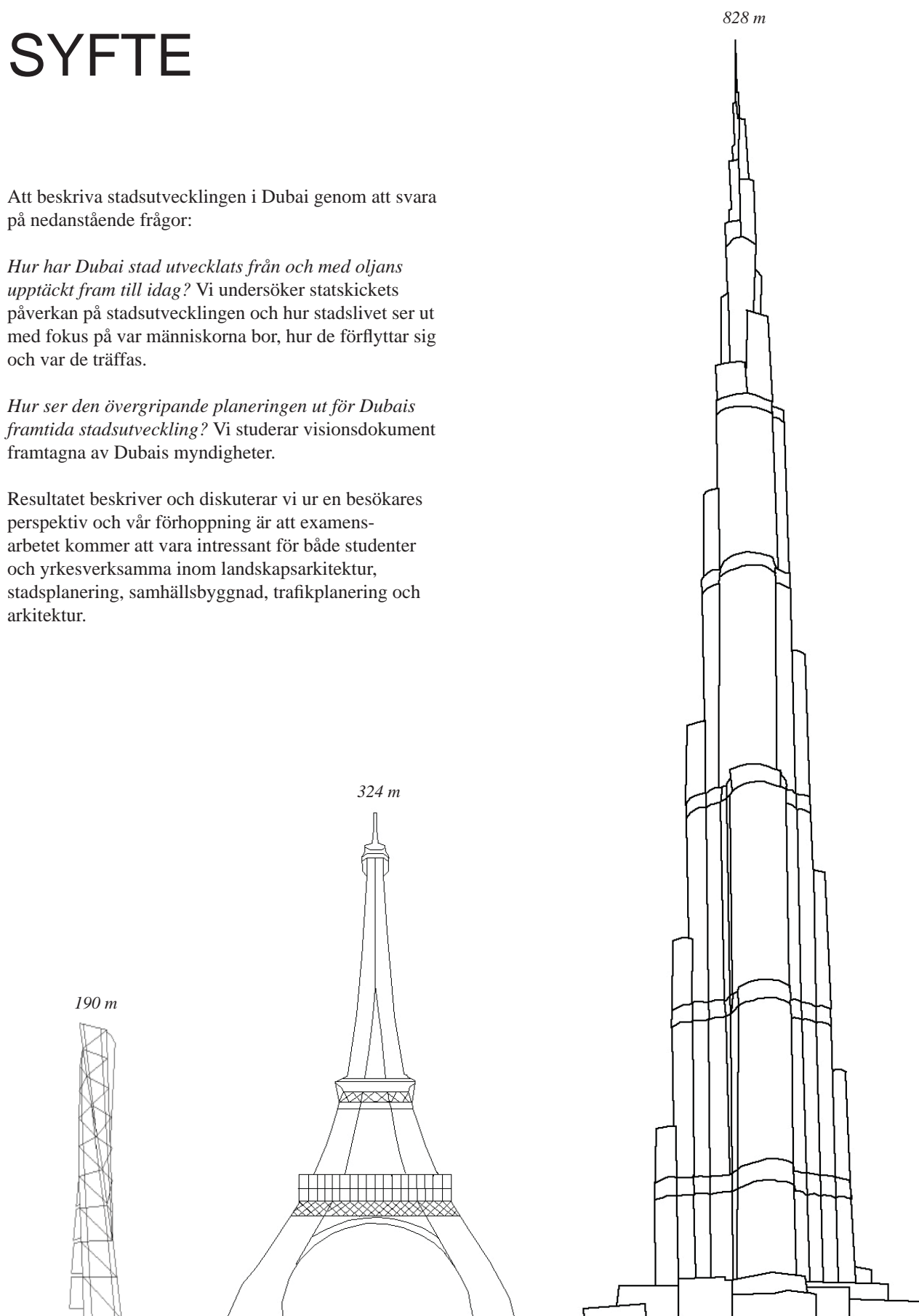
SYFTE

Att beskriva stadsutvecklingen i Dubai genom att svara på nedanstående frågor:

Hur har Dubai stad utvecklats från och med oljans upptäckt fram till idag? Vi undersöker statskicketets påverkan på stadsutvecklingen och hur stadslivet ser ut med fokus på var människorna bor, hur de förflyttar sig och var de träffas.

Hur ser den övergripande planeringen ut för Dubais framtida stadsutveckling? Vi studerar visionsdokument framtagna av Dubais myndigheter.

Resultatet beskriver och diskuterar vi ur en besökares perspektiv och vår förhoppning är att examensarbetet kommer att vara intressant för både studenter och yrkesverksamma inom landskapsarkitektur, stadsplanering, samhällsbyggnad, trafikplanering och arkitektur.



Turning Torso i Malmö.

Eiffeltornet i Paris.

Burj Khalifa i Dubai är världens högsta byggnad.

METOD

Vi valde att göra vårt examensarbete i form av en fallstudie. Vår fallstudie är en sammanvävd redogörelse av en litteraturstudie och en studieresa i Förenade arabemiraten. Genom studieresan fick vi en primärupplevelse och tillfälle att skapa egna erfarenheter och uppfattningar av staden. Med den grunden kunde fakta i litteratur och källor enklare bekräftas eller ifrågasättas. Vi kunde dessutom använda oss av egna bilder tagna under studieresan och övrigt inhämtat material.

Ytterligare en fördel med att ha gjort en studieresa var att vi fick möjlighet att träffa yrkesverksamma gästarbetare inom samhällsbyggnad på plats. Det gav oss en möjlighet till djupare förståelse för Dubais stadsutveckling och vilka riktlinjer som fanns inom planering. Med hjälp av teknikonsultföretaget Rambölls kontor i Uppsala kunde vi upprätta kontakt med Rambölls kontor i Förenade arabemiraten. Under våren 2011 har vi kunnat fortsätta vårt arbete med examensarbetet på uppsalakontorets samhällsbyggnadsavdelning, och har då haft möjlighet att diskutera de intryck och upplevelser som vi fått med svenska samhällsbyggare.

LITTERATURSTUDIE

För att få grundläggande fakta och orientera oss om Förenade arabemiraten och Dubai läste vi guideböcker, bland annat *Dubai City Guide* (Lee & Vlahides, 2008) och såg dokumentärer som *Mardröm i sagolandet* (Dokument utifrån, 2011). Vi gjorde även Googlesökningar med olika sökord som exempelvis *Förenade arabemiraten*, *United Arab Emirates* och *Dubai* för att få information om befolkningsmängd, geografi, historia, statsskick och kultur.

För att få mer ingående fakta besökte vi hemsidor för Förenade arabemiratens och Sveriges ambassader, myndigheter, departement, organisationer och institut. Vi sökte även i databaserna *Google scholar* och *Scopus* för att undersöka vad som fanns vetenskapligt publicerat. Som huvudsökord använde vi *United Arab Emirates* och *Dubai*. De här kombinerade vi sedan med olika undersökord som *urban planning*, *urban development*, *public places*, *public life*, *guestworkers*, *traffic* och *parks*. Vi sökte även på motsvarande ord på svenska men då fick vi inga sökträffar som var relevanta för vår fallstudie.

Vi sällade det insamlade materialet genom att välja

litteratur av författare som var knutna till ett universitet och hade en akademisk bakgrund som exempelvis professor eller forskare. Vi var främst intresserade av aktuella artiklar eftersom information så snabbt blir inaktuell i och med den snabba byggtakten. I en del av litteraturen tog vi hjälp av referenslistan för att få ytterligare tips på intressant läsning.

För att ta reda på om det fanns någon långsiktig planering för stadsutvecklingen i Dubai besökte vi hemsidor publicerade av regeringen och myndigheter. Det var främst *Government of Dubai*. Här sökte vi dokument som berörde stadsplanering och visionsarbete som till exempel *Dubai Strategic Plan 2015*. Vi skickade frågor via mail till deras informationscenter för att höra om vi kunde få ytterligare information utöver det som fanns publicerat på deras hemsidor. Vi kontaktade även företag som arbetat mot regering och myndigheter i Dubai och som på deras uppdrag tagit fram dokument som till exempel utredningar. Företagen vi kontaktade var Vectura, WSP group och Urbis. Vi mailade ansvariga personer om möjligheten att få dokumenten skickade till oss.

För att få en så objektiv bild av stadsutvecklingen som möjligt använde vi främst källor som bekräftade varandra men samtidigt inte hade någon anknytning sinsemellan. Vi gjorde en avvägning mellan publikationer från Förenade arabemiratens regering, myndigheter och företag, som alla gav en subjektiv bild av landet, och publikationer gjorda av utomstående forskare, som gav en mer objektiv bild och vågade vara kritiska. Vi var medvetna om att materialet från Förenade arabemiraten var vinklat till dess fördel för att vara säljande och vi läste det med kritiska ögon. Vi analyserade och bedömde alla källors värde genom att se i vilket syfte och sammanhang de publicerats, vem författaren var och hur författaren styrkte sina påståenden. Vi insåg att olika typer av källor hade olika värden och därför gav olika tyngd. Det är stor skillnad på om det är en vetenskaplig artikel eller en dagstidning. Vetenskapliga artiklar är skrivna av forskare med stor kunskap inom området och artiklarna är kritiskt granskade innan de publiceras så att påståenden utan grund inte kommer igenom. Dagstidningar är skrivna av journalister som har ett intresse av ämnet men de väljer att presentera informationen på ett säljande sätt som tilltalar läsarna.

STUDIERESA

Vi besökte Dubai i tolv dagar. En viktig del av studieresan var att göra platsbesök i flera av Dubais stadsdelar för att få en bild av hur stadsutvecklingen och stadslivet såg ut på olika platser i staden idag.

Vi besökte stadsdelar som skiljde sig från varandra i struktur, arkitektur och invånare för att få en stor spännvidd och en helhetsbild av staden. Rambölls anställda i Förenade arabemiraten rekommenderade olika typer av stadsdelar i Dubai. Stadsdelarna vi besökte var *Bur Dubai*, *Deira*, *Sheikh Zayed Road*, *Jumeirah*, *Palm Jumeirah* och *Dubai Marina*. En viktig utgångspunkt för valet av stadsdelar var att de skulle vara lättillgängliga för oss som turister. En annan utgångspunkt var att vi som västerländska kvinnor skulle känna oss trygga i de stadsdelar som vi besökte. På grund av dessa förutsättningar besökte vi inte de rikaste stadsdelarna eftersom de var muromgärdade och privata. Vi besökte inte heller de fattigaste kvarteren på grund av att vi upplevde att detta skulle kunna vara förenat, inte bara med otrygghet, utan kanske till och med risker för vår egen säkerhet.

Platsbesöken i de valda stadsdelarna dokumenterade vi med fotografier, anteckningar och skisser. Vi valde att dokumentera stadsdelarnas utformning och karaktäristiska drag som till exempel hushöjder genom att skissa. Vi dokumenterade även vilken sammansättning av funktioner stadsdelarna hade som hotell, köpcentra, kontor och/eller boende. När vi besökte stadsdelarna hade vi med oss turistkartor och guideböcker.

Stadslivet dokumenterade vi genom att fotografera och anteckna vem som bodde var i staden, hur de förflyttade sig och var de träffades. Under platsbesöken prövade vi även själva att förflytta oss i staden genom att testa olika kommunikationssätt. De kommunikationssätt som vi testade för att ta oss runt i och mellan stadsdelar var att promenera till fots, åka taxi, åka privat bil, åka metro, åka anslutningsbuss och åka båt. Vi observerade vilka som använde vilken typ av färdmedel, dess kostnader och hur lång tid det tog att färdas med olika kombinationer av kommunikationssätt.

För att se var stadslivet ägde rum dokumenterade vi på vilka platser människor träffades, något som vi i fallstudien benämner *sociala platser*. Vi dokumenterade vilken typ av sociala platser det fanns i de olika stadsdelarna som till exempel parker och köpcentra. Det sociala livet utspelade sig även i moskéerna. Som

icke-muslimer kunde vi inte ta del av detta och tar inte upp den aspekten i fallstudien. När vi besökte olika sociala platser undersökte vi vilken grad av tillgänglighet de hade beroende på om de var inhägnade, om det kostade att gå in och om det fanns öppettider. Vi undersökte användningen av dessa platser genom att observera vem som var där och vad de gjorde.

Vi förde anteckningar och skissade i resedagböcker som vi ständigt bar med oss och gjorde sammanfattningar i efter varje dag. Fotografierna sparade vi över på en hårddisk med mappar för till exempel de olika stadsdelarna så att vi enkelt skulle kunna hitta bland dem.

Under studieresan besökte vi även ett historiskt museum, *Dubai Museum*, för att lära oss om utveckling, historia och kultur. På museet läste vi informationsskyltar och studerade kartor, flygfoton och iscensatta miljöer.

I Dubai samtalade vi med en handfull låg- och utbildade gästarbetare, till exempel taxichaufförer, som vi mötte i olika situationer under resans gång. Dessa samtal var helt spontana och frågorna som vi ställde kunde vara *Hur trivs du med att jobba i Förenade arabemiraten? Hur ser arbetsförhållandena ut med löner och arbetstider?* Det gjorde vi för att få en generell bild av stadslivet och för att förstå hur situationen såg ut för denna typ av gästarbetare, vilka utgjorde den största delen av befolkningen. Vi är medvetna om att en enskild individs svar inte kan representera en hel grupp men vi fick ändå ett fönster in i någon annans liv och fick reda på hur situationen såg ut för just den personen.

ABU DHABI

Fokus i fallstudien är Dubai men vi har även med Abu Dhabi som referensstad i ett eget kapitel. Anledningen till att vi besökte Abu Dhabi var att vi ville se hur en annan stad i Förenade arabemiraten såg ut. På det sättet kunde vi förstå Dubai bättre och veta om utvecklingen i Dubai var specifik för Dubai eller gällde hela landet.

Under studieresan besökte vi Abu Dhabi i tre dagar. Stadsdelarna som vi besökte var *Centrum*, *Corniche* och *YAS Island*. Vi besökte även deras historiska museum *Maritime Museum*. Mycket i städerna var lika

AVGRÄNSNING

men vi kommer i fallstudien att uppmärksamma de skillnader vi noterade.

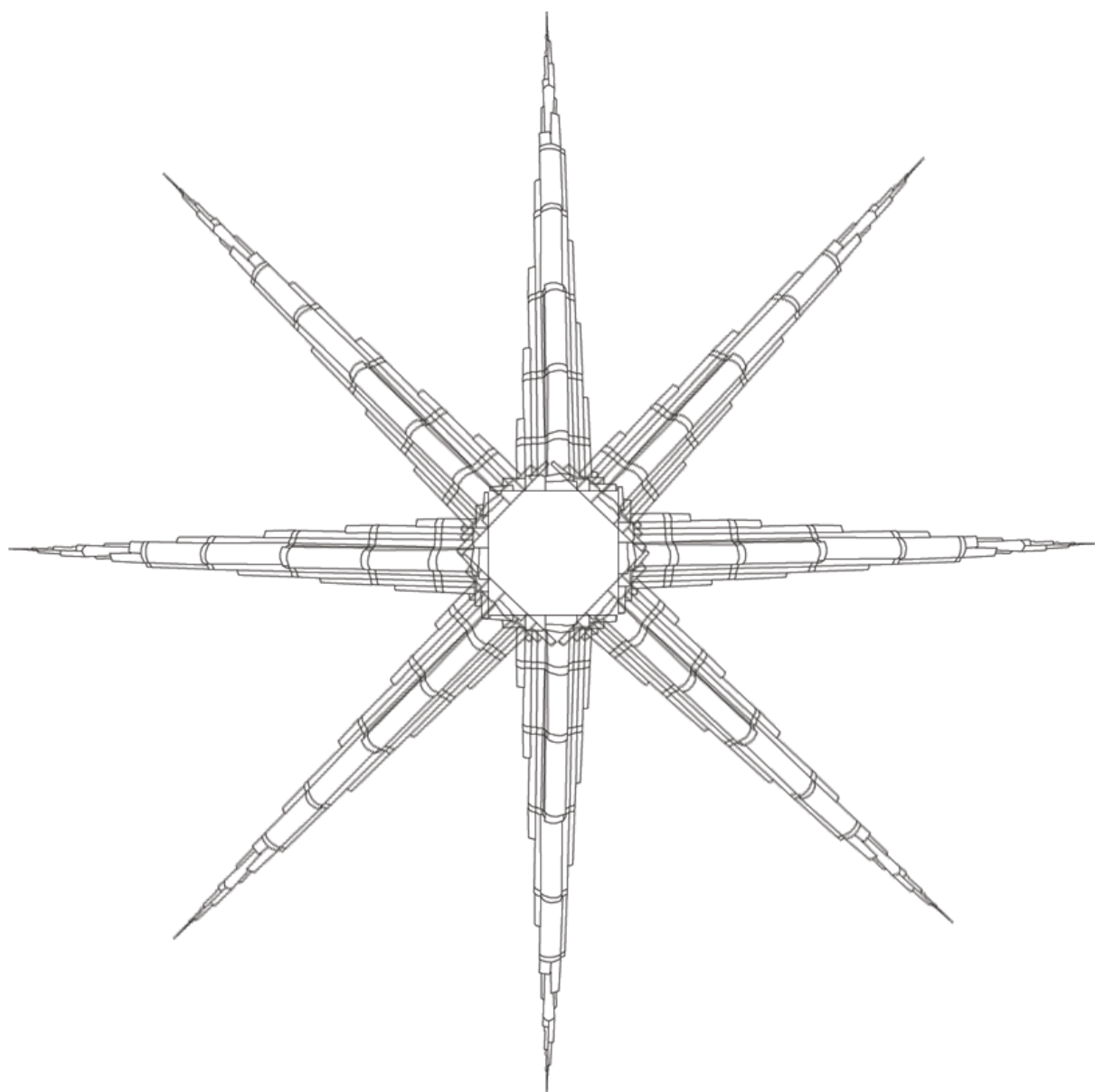
För Abu Dhabi gjorde vi en litteratursökning och studieresa med samma upplägg som för Dubai fast i mindre skala. Vid sökning i databaser kombinerade vi undersökorden med *Abu Dhabi* som huvudsökord. För att ta reda på om det fanns någon långsiktig planering för stadsutvecklingen i Abu Dhabi besökte vi *Urban Planning Councils* hemsida som var publicerad av deras regering. Ett av de dokument som berörde stadsplanering och visionsarbete som vi läste var *Urban Structure Framework Plan*.

Ytterligare anledning till att vi ville besöka Abu Dhabi var att Rambölls mellanösternchef samt en landskapsarkitekt var baserade där. Vi tyckte att det var en bra möjlighet att träffa dessa personer samt flera andra yrkesverksamma inom stadsutveckling på Rambölls kontor. På det sättet kunde vi få en djupare förståelse för hur städerna har utvecklats och vilka riktlinjer som fanns inom planering. På förhand kunde vi inte veta vilka vi skulle få träffa och hur mycket tid de kunde lägga på oss. Vi fick möjlighet att samtala med sju välutbildade gästarbetare. Till samtalen hade vi förberett frågor som till exempel *Hur är det att arbeta i Förenade arabemiraten? Vilken myndighet ansvarar för stadsplaneringen? Vilka skillnader finns mellan Dubai och Abu Dhabi, både generellt sätt och mer specifikt inom stadsutveckling och stadsplanering?* Samtalen fördes spontant under informella former och vi ställde följdfrågor och improviserade. De här samtalen dokumenterade vi genom att ta anteckningar vid tillfället eller att sammanställa samtalen i efterhand.

Vi avgränsade oss geografiskt med att fokusera på staden Dubai och använda Abu Dhabi som referensstad. Tematiskt avgränsade vi oss med att beskriva stadsutveckling, stadsliv och stadsplanering. Arbetet var avgränsat tidsmässigt för att rymmas inom de 30 hp som kursen *Självständigt arbete i landskapsarkitektur* motsvarar.

FALLSTUDIENS UPPLÄGG

Fallstudiens två första kapitel, *Stadsutveckling fram till idag* och *Den planerade stadsutvecklingen*, är tillägnade resultaten till våra två syftesfrågor. Båda kapitlen avslutas med varsin reflektion där vi tolkar resultatet. Fördelen med det här upplägget är att vårt resonemang då står i direkt anknytning till resultaten. Det tredje kapitlet är tillägnat Abu Dhabi som referensstad där vi reflekterar kring skillnaderna städerna emellan. I den avslutande diskussionen tar vi upp vårt syfte, tankar som väckts under arbetet, arbetsmetod och nya frågor. Den avslutande diskussionen är på en övergripande och generell nivå för hela fallstudien.



STADSUTVECKLING FRAM TILL IDAG

BAKGRUND

GEOGRAFI & HISTORIA

Förenade arabemiraten bildades 1971 då sju emirat gick samman till en federation. Landet ligger i främre Asien på den Arabiska halvön vid Persiska viken. Några av grannländerna är Saudiarabien, Oman och Iran. Till ytan är Förenade arabemiraten 83 600 km² stort vilket motsvarar en femtedel av Sveriges yta. Abu Dhabi är det största emiratet och här ligger landets huvudstad Abu Dhabi med 620 000 invånare (2006). Dubai är det näst största emiratet och här ligger landets största stad Dubai med 1 200 000 invånare (2006). Vi har inte kunnat få någon mer aktuell siffra bekräftad för städernas befolkningsmängd.

Dubai ligger vid en havsvik som delar staden i en nordlig och sydlig del. Staden bildades på 1830-talet då 800 personer utvandrade ur den Abu Dhabiska shejk-familjen och bosatte sig i området där Dubai ligger idag (Lee & Vlahides, 2008). De slog sig ner i området söder om viken och staden expanderade sedan vidare norr om viken (Lee & Vlahides, 2008).

Landskapet i Förenade arabemiraten består främst av sand- och stenöken och stora delar av kusten består av saltträsk. Landet har ett ökenklimat med temperaturer upp mot 50 grader på sommaren, i inlandet är klimatet torrt medan det vid kustområdena är fuktigt. Årsnederbörden är låg och faller främst under vinterhalvåret. För att bedriva jordbruk och hålla planteringar levande krävs en intensiv bevattning. Detta har lett till att Förenade arabemiraten har världens högsta vattenförbrukning per invånare efter USA och Kanada och grundvattennivån har sjunkit snabbt.

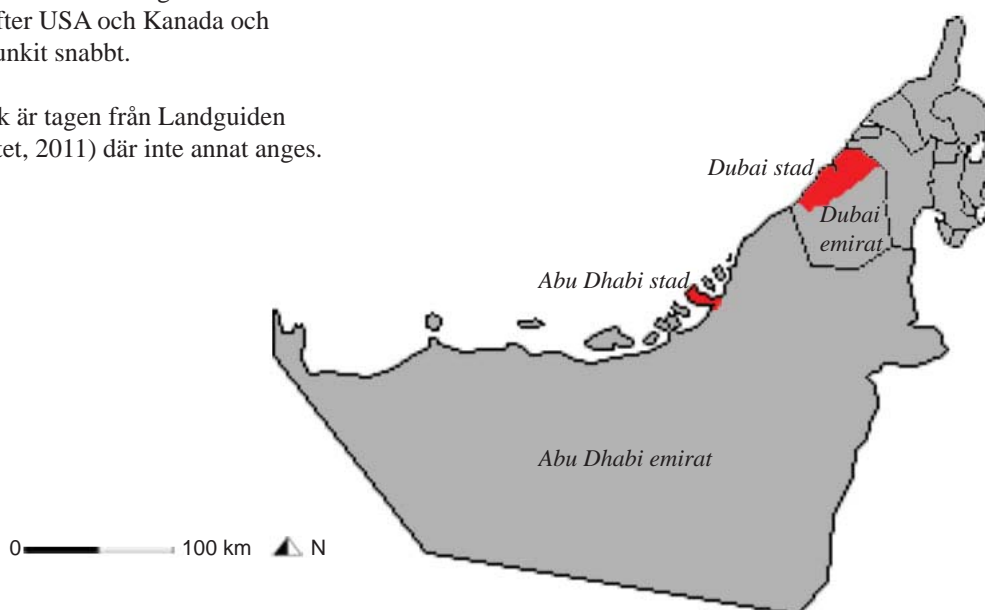
Fakta under denna rubrik är tagen från Landguiden (Utrikespolitiska Institutet, 2011) där inte annat anges.



Förenade arabemiratens placering i världen markeras i rött.



Förenade arabemiratens placering på Arabiska halvön markeras i rött.



Förenade arabemiratens indelning i emirat, Dubai- och Abu Dhabi stad markeras i rött.

STATSSKICK

Sedan 1500-talet har Persiska viken varit ett viktigt centrum för handel mellan Medelhavsområdet och Asien. Från och med 1700-talet var det britterna som dominerade handeln. Deras skepp blev ofta utsatta för piratangrepp och i början av 1800-talet enades britterna och emiraten vid Persiska viken om ett fredsavtal. Det innebar att britterna fick inflytande över emiratisk utrikespolitik och försvar och att emiraten skulle avstå från sjöröveri och i utbyte få brittiskt beskydd. I mitten på 1900-talet bildade några emirat i området ett gemensamt Emirernas råd efter uppmaning från britterna. Det här var första steget mot självständighet och en egen nation innan bildandet av landet.

Varje emirat är en absolut monarki som styrs av en shejk. Shejken och hans familj har makten och titeln ärvs inom familjen. Emiraten styr själva över sina naturresurser och ekonomi.

Som vi kunde läsa på Förenade arabemiratens ambassads hemsida (Embassy of the United Arab Emirates Stockholm, 2011) styrs Förenade arabemiraten idag av högsta rådet som består av shejkerna i landets sju emirat. Detta råd utser landets president vilken alltid är shejken av Abu Dhabi och en vice president som alltid är shejken av Dubai och dessa har vetorätt i högsta rådet. De här posterna väljs om vart femte år men i princip väljs alltid den sittande på posten om. Det finns inte någon tidsbegränsning av ämbetena.

Presidenten utser premiärministern som alltid är shejken av Dubai, han är alltså både vice president och premiärminister. Presidenten utser även en federal regering som främst har hand om landets utrikespolitik, finansväsen, kommunikationer, postväsen och försvar. Den federala regeringen består av presidenten, vice presidenten, premiärministern, högsta rådet, ministerrådet, federala nationella rådet och högsta domstolen. Landets emirat har olika stort inflytande över den federala regeringen beroende på emiratets storlek och rikedom. Ministerrådet är det verkställande organet i regeringen. Ministerrådet består av premiärministern och ett tjugotal ministrar. (UAE Interact, 2011.)

Vidare på Förenade arabemiratens ambassads hemsida (Embassy of the United Arab Emirates Stockholm, 2011) berättades det att det federala nationella rådet består av totalt 40 ledamöter som kommer från samtliga sju emirat. Detta råd diskuterar bland annat lagförslag, den federala budgeten och kan fråga ut

ministerrådet men har ingen lagstiftande makt.

Politiska partier är inte tillåtna och det hålls inga allmänna val. 2006 fick dock 6000 utvalda regimtroga medborgare välja hälften av ledamöterna till det federala nationella rådet, den andra hälften valdes av högsta rådet. Innan dess har samtliga ledamöter valts direkt av högsta rådet.

Mötesfriheten är mycket begränsad och fackföreningar och intresseorganisationer är inte tillåtna. Det är straffbart att publicera något negativt om staten och ekonomin. Därför använder sig medierna av en hård självcensur. I bokaffärer vi besökte på studieresan märktes det att all litteratur hade skrivits för att tilltala shejken och inleddes ofta med ett förord skrivet av shejken själv samt att shejken ofta tackades av författarna för det ena eller det andra med citat som exempelvis "Thanks to His Royal Highness for His visionary leadership".

Fakta under denna rubrik är tagen från Landguiden (Utrikespolitiska Institutet, 2011) där inte annat anges.



Shejk Mohammed bin Rashid al Maktoum av Dubai.



Shejk Khalifa bin Zayed bin Sultan Al Nahyan av Abu Dhabi.

OLJA & EKONOMI

I slutet av 1950-talet upptäcktes olja i Abu Dhabi och 10 år senare i Dubai. Då var emiraten fattiga och man levde främst på jordbruk och fiske. I och med oljeupptäckterna började samhällena utvecklas snabbt med bland annat infrastruktur, skolor och sjukhus. Från och med 1990 är det främst emiraten Abu Dhabi och Dubai som har haft störst ekonomisk utveckling.



På Dubai museum visas hur Dubais invånare levde innan den explosionsartade stadsutvecklingen tog fart.

Landet är uppbyggt så att rika emirat ger pengar till fattiga emirat via den federala budgeten. Eftersom Abu Dhabi står för 90 % av den så har de stort inflytande och kan dominera politiken. Dubai har velat markera sin självständighet genom att gå sin egen väg och utveckla staden till ett globalt centrum för handel och turism.

Oljan i landet förväntas räcka i över 100 år men man har länge arbetat för att hitta alternativa inkomstkällor för att minska oljeberoendet. Turism har blivit den största inkomstkällan genom att landet, framförallt Dubai, satsat på stora spektakulära byggprojekt som till exempel konstgjorda öar, stora köpcentra, nöjesanläggningar och lyxiga turishotell. Användandet av billig arbetskraft i form av invandrade gästarbetare, land att bygga på och en utbyggd infrastruktur har gjort projekten möjliga. Turismen till Förenade arabemiraten ökade från två miljoner besökare 1999 till över sex miljoner 2007 och denna siffra förväntades då vara minst den dubbla år 2010. Vi har inte kunnat få fram någon aktuell bekräftad siffra.

I Dubai kommer oljan bara räcka i något decennium till och därför har man satsat hårt på att bredda ekonomin. I *Dubai Strategic Plan 2015* (Government of Dubai, 2011) går det att läsa om Dubais ekonomiska utveckling: 2005 stod oljan endast för 5 % av BNP jämfört med 1975 då oljan stod för 46 %. Turism är den inkomstkälla som det har satsats mycket på och 2005 stod tjänstesektorn för 74 % av BNP. Staden har växt väldigt snabbt och mellan 2000 och 2005 ökade antalet byggnader med 42 %.

Den drivande kraften bakom tillväxten har varit shejken tillsammans med privata investerare. Genom stark marknadsföring av varumärket Dubai lyckades de attrahera utländska investerare att satsa enorma summor pengar på projekten. Dubais mål har varit att främja investeringsklimatet och etableringen av projekt som exempelvis *Palm Jumeirah*, som är namnet på en konstgjord ö formad som en palm.

I början av 2000-talet lättades reglerna för ägande av fastigheter och tomter (Bagaeen, 2007). Nu kunde även utländska personer köpa och investera i projekt, något som dessförinnan endast varit möjligt för emiratier (Bagaeen, 2007). För att locka utländska företag att etablera sig har så kallade frizoner skapats, till exempel *Jebel Ali* och *Internet City*. Det innebär att företag kan vara helägda av en utländsk ägare (Randeree, 2009). För ett företag som upprättas utanför frizonerna krävs en inhemsk partner som delägare vilken garanteras 51 % av vinsten (Hyltmark & Fredriksson, 1998). Ytterligare fördelar med frizonerna är skattelättnader och undantag från lokala regler och administrativt arbete (Randeree, 2009).



Shoppingen i Dubai lockar turister från världens alla hörn.



Avstannade byggprojekt är en vanlig syn i staden.

I och med finanskrisen 2008-2009 minskade turismen, byggprojekt stoppades, fastighetspriser sjönk, internationella investerare flydde landet och gästarbetare avskedades (Heimerson, 2010). Enligt Rex (2010) drabbades Dubai hårdast då deras statsägda exploateringsföretag hade finansierat sina projekt med stora lån och fick svårt att förnya sina krediter. Rex beskriver att dessa företag trodde att de skulle få hjälp av Dubais regering i den här situationen eftersom shejken hade varit en stor drivkraft bakom projekten. Men så var inte fallet, företagen fick klara sig på egen hand. Ett projekt som Rex ger som exempel på detta är världens högsta byggnad *Burj Khalifa*. Från början skulle den heta *Burj Dubai* men efter att Abu Dhabi gått in med stora summor pengar för att rädda projektet namngavs byggnaden efter Abu Dhabis shejk Khalifa.

Det statsägda företaget *Dubai World* är ett annat exempel. De hade skulder på 26 miljarder dollar och Abu Dhabi skänkte 10 miljarder dollar, men det är inte känt vilka villkor Abu Dhabi satte för att hjälpa Dubai (Lindahl, 2009).

Förenade arabemiraten har återhämtat sig relativt snabbt efter krisen och redan 2010 började export och import att växa igen men de statsstödda exploateringsföretagen i Dubai har fortfarande stora skulder att betala.

Fakta under denna rubrik är tagen från Landguiden (Utrikespolitiska Institutet, 2011) där inte annat anges.

BEFOLKNING

Det är endast 20 % av invånarna som har medborgarskap i Förenade arabemiraten. Av dessa är hälften ursprunglig emiratisk befolkning och den andra hälften är araber från Arabiska halvön (Hyltmark & Fredriksson, 1998). Den snabba ekonomiska utvecklingen och byggtakten under de senaste årtiondena har skapat ett så stort behov av arbetskraft att landets medborgare inte kan fylla det (Randeree, 2009). Därför har landet behövt importera arbetskraft och de resterande 80 % av invånarna är utländska gästarbetare som inte kan få medborgarskap utan endast tidsbegränsade uppehållstillstånd (Regeringskansliet Utrikesdepartementet, 2007). Samhället är multikulturellt med över 150 olika nationaliteter och en speciell situation har uppstått där ursprungsbefolkningen är i minoritet och den invandrade arbetskraften i majoritet (Regeringskansliet Utrikesdepartementet, 2007). Den stora arbetskraftsinvandringen, som främst består av män, har gjort att endast en fjärdedel av Dubais invånare är kvinnor (Randeree, 2009). Nu har det dock blivit vanligare att även kvinnor kommer för att arbeta, framförallt i textilindustrin och som hemhjälp (Dokument utifrån, 2011).

BNP per invånare visar att landets medborgare är rikast i arabvärlden (Regeringskansliet Utrikesdepartementet, 2007). Det är dock stor skillnad på levnadsstandard hos medborgarna och de utländska gästarbetarna. Det är exempelvis bara medborgarna som njuter av fördelar som fri sjukvård, utbildning och de betalar inga inkomstskatter (Regeringskansliet Utrikesdepartementet, 2010). Ytterligare en av fördelarna med att vara emiratisk medborgare är att få gratis bostad eller gratis land och bidrag för att bygga hus (Hyltmark & Fredriksson, 1998). För en emirat är det skamligt att bo i lägenhet, även under kortare perioder då till exempel deras nya hus byggs (Khalaf, 2006). Oavsett vilken samhällsklass en emirat tillhör så har de en bra levnadsstandard med flera bilar och hemhjälp (Khalaf, 2006).

Randeree (2009) beskriver fördelningen i arbetslivet. Av landets totala arbetsstyrka är endast 12 % emiratiska medborgare. Av dessa jobbar de flesta i den offentliga sektorn. Endast 1 % av de privatanställda är emiratier. Randeree (2009) redogör för fördelarna med att arbeta i den offentliga sektorn, bland annat högre lön, kortare arbetsdagar och fem arbetsdagar i veckan i stället för sex arbetsdagar som i den privata sektorn. Randeree (2009) beskriver även att det i den privata

sektorn, som består av främst utländsk arbetskraft, finns ett motstånd att anställa emiratier. Det beror bland annat på att de inte anses lika produktiva och villiga att arbeta som utländska gästarbetare. Emiratierna kräver också dubbelt så hög lön för samma arbete. Det är svårt att hitta kompetent emiratisk arbetskraft. Många emiratier tycker att det tar för lång tid att utbilda sig och att arbetena som de sedan får är för lågavlönade. Dessutom anses det vara under en emirats värdighet att kroppsarbete (Hyltmark & Fredriksson, 1998).

Det finns två huvudtyper av gästarbetare som vi förenklat benämner *arbetare* respektive *välutbildade*. Den största gruppen är arbetare som ofta kommer från fattiga förhållanden i sina hemländer, framförallt Indien och Pakistan, där de inte kan försörja sig och sin familj (Randeree, 2009). En av utvägarna blir att mannen i familjen flyttar utomlands för att få ett jobb överhuvudtaget, vilket vi fick bekräftat av de arbetare vi pratade med under studieresan. Dokumentären *Mardröm i sagolandet* (Dokument utifrån, 2011) beskriver den tuffa verkligheten som många arbetare möter. Jobben i Dubai förmedlas via agenturer i hemländerna till höga avgifter. Vissa arbetare får bättre betalt än i hemlandet och det blir till och med pengar över att skicka hem till familjen vilket kan väga upp det faktum att de måste arbeta och bo under svåra förhållanden. För många arbetare blir det dock inte alls som agenturerna lovat och lönerna räcker inte ens till att försörja sig själva på och de hamnar i skuld till agenturerna. De här arbetarna saknar rättigheter och behandlas av arbetsgivare

som egendom. De arbetare vi pratade med berättade att arbetsförhållandena är tuffa med sex till sju arbetsdagar i veckan med långa pass, ofta mellan 12-20 timmar och till en lön på 1000-2000 kr i månaden. Dokumentären *Mardröm i sagolandet* (Dokument utifrån, 2011) skildrar vidare de svåra arbetsvillkoren. När arbetarna anländer till Förenade arabemiraten fråntas de sina pass. Arbetsgivaren kan hålla inne lönerna med ibland flera månader eller sluta att betala ut de helt för att kontrollera arbetarna och förhindra att de rymmer. Arbetarna kan inte avbryta sin anställning, som ofta är på tvåårskontrakt, utan arbetsgivarens tillstånd och om de ändå gör det så är straffet fängelse. Där får de sitta på obestämd tid om de inte har pengar till en flygbiljett till sitt hemland.

Khalaf (2006) förklarar emiratiernas delade attityd till utländska gästarbetare. Den välutbildade gästarbetaren bemöts med respekt medan den stora gruppen arbetare helst inte ska synas i samhället. Emiratierna är beroende av den utländska arbetskraften för att samhället ska fungera men de är samtidigt rädda för att förlora sin egen kultur och identitet. Regeringen har ett pågående projekt som kallas emirativering vilket innebär att öka andelen emiratier i arbetslivet och minska behovet av utländsk arbetskraft samt att få in fler kvinnor på arbetsmarknaden (Randeree, 2009).

Fakta under denna rubrik är tagen från Landguiden (Utrikespolitiska Institutet, 2011) där inte annat anges.



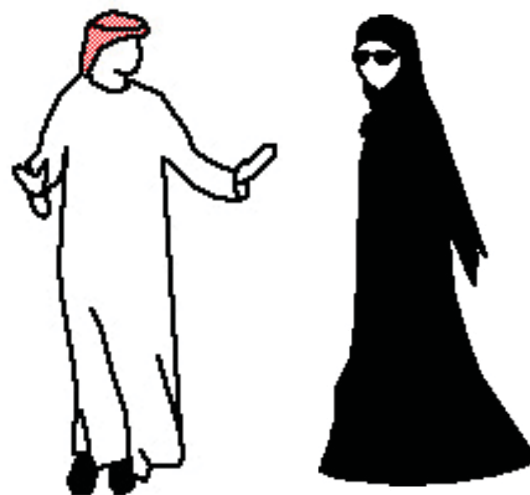
Endast en fjärdedel av Dubais invånare är kvinnor.

KULTUR

I boken *Förenade Arabemiraten* (Hyltmark & Fredriksson, 1998) beskrivs att den traditionella beduinkulturen lever kvar där familjen och släkten har en viktig roll och man bosätter sig nära varandra. Viktiga beslut rörande familjen, exempelvis yrkesval och val av livspartner, avgörs fortfarande i rådslag där den äldste mannen har sista ordet. Att vara född i rätt familj är viktigare än officiella titlar.

Vidare står det i *Förenade Arabemiraten* (Hyltmark & Fredriksson, 1998) att emiratierna är stolta över sina rötter och vill visa på sitt ursprung. Män klär sig i den traditionella vita dräkten med tillhörande huvudduk och svart krans. Kvinnor klär sig i en lång heltäckande svart dräkt med tillhörande slöja. Kvinnorna täcker huvudet i olika grad, allt från att visa hela ansiktet och lite av frisyren till att enbart visa ögonen eller att täcka ansiktet helt. Under vår studieresa såg vi att den traditionella dräkten användes mycket och vi upplevde att den var ett modeuttryck. Dräkterna användes av unga som gamla och förekom i flera varianter med möjlighet för personlig prägel.

Den snabba moderniseringen av landet har gjort att den västerländska kulturen fått fotfäste genom spridningen av moderna massmedier (Utrikespolitiska Institutet, 2011). Vi upplevde att Dubai hade ett internationellt storstadsliv med många besökare och ett stort utbud av butiker, restauranger och nöje.



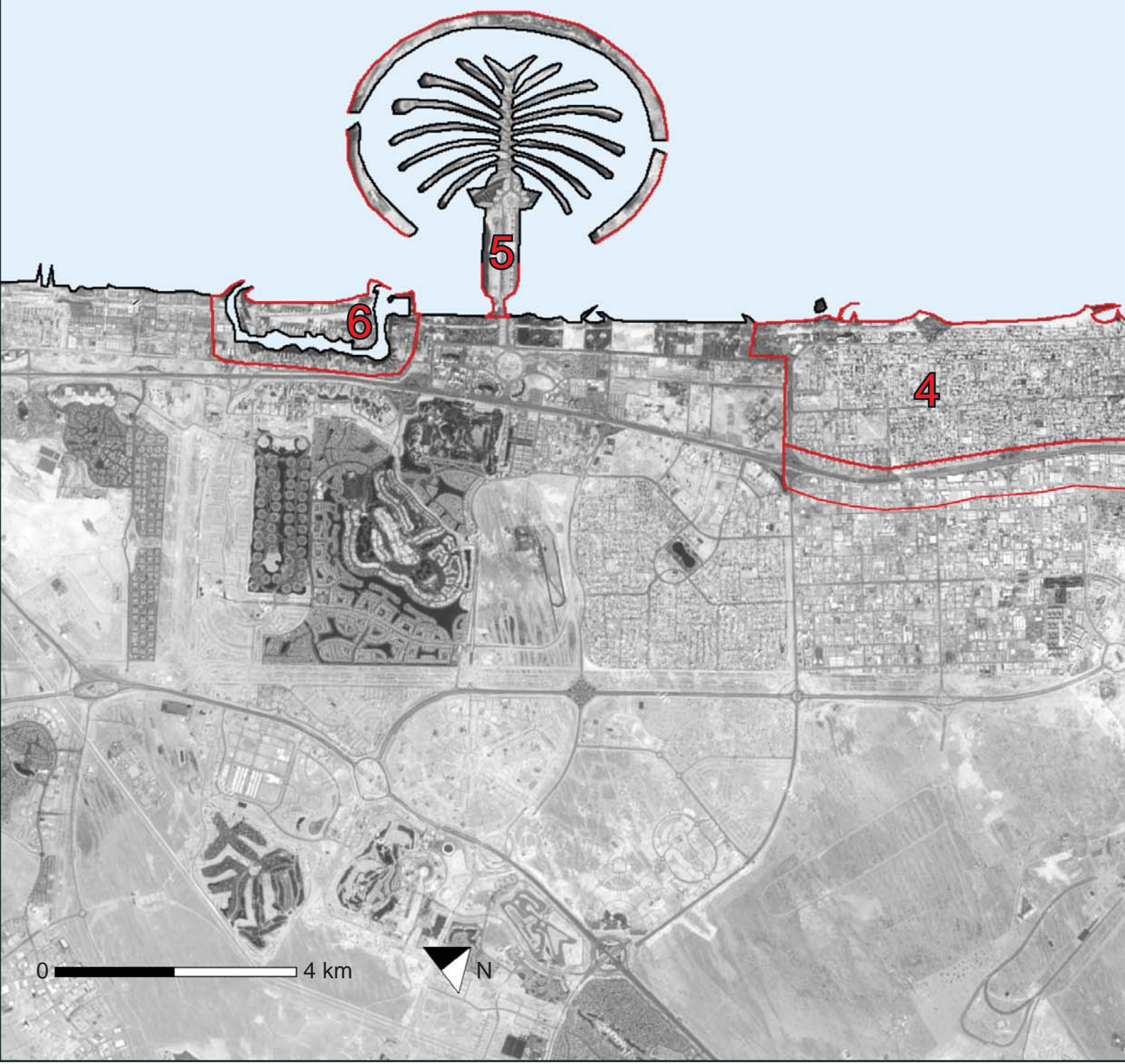
Emiratierna klär sig i traditionella dräkter och skiljer på så sätt ut sig från den övriga befolkningen i staden.



Emiratier på kvällspromenad.

STADSUTVECKLING

Under vår studieresa besökte vi flera stadsdelar i Dubai som vi förenklat benämner *Bur Dubai*, *Deira*, *Sheikh Zayed Road*, *Jumeirah*, *Palm Jumeirah* och *Dubai Marina*.



1 BUR DUBAI

2 DEIRA

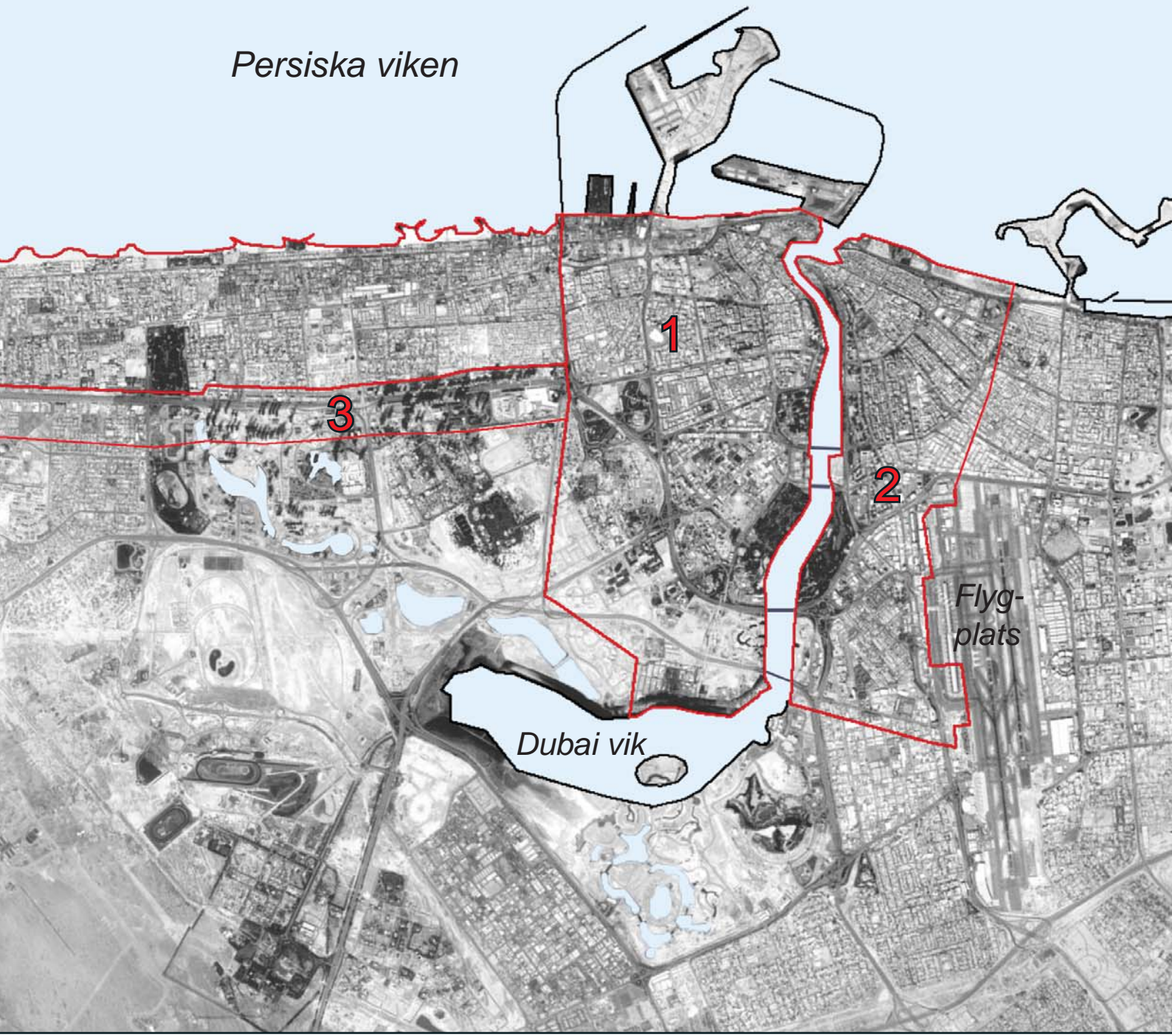
3 SHEIKH ZAYED ROAD

4 JUMEIRAH

5 PALM JUMEIRAH

6 DUBAI MARINA

Persiska viken



1

3

2

Flyg-plats

Dubai vik

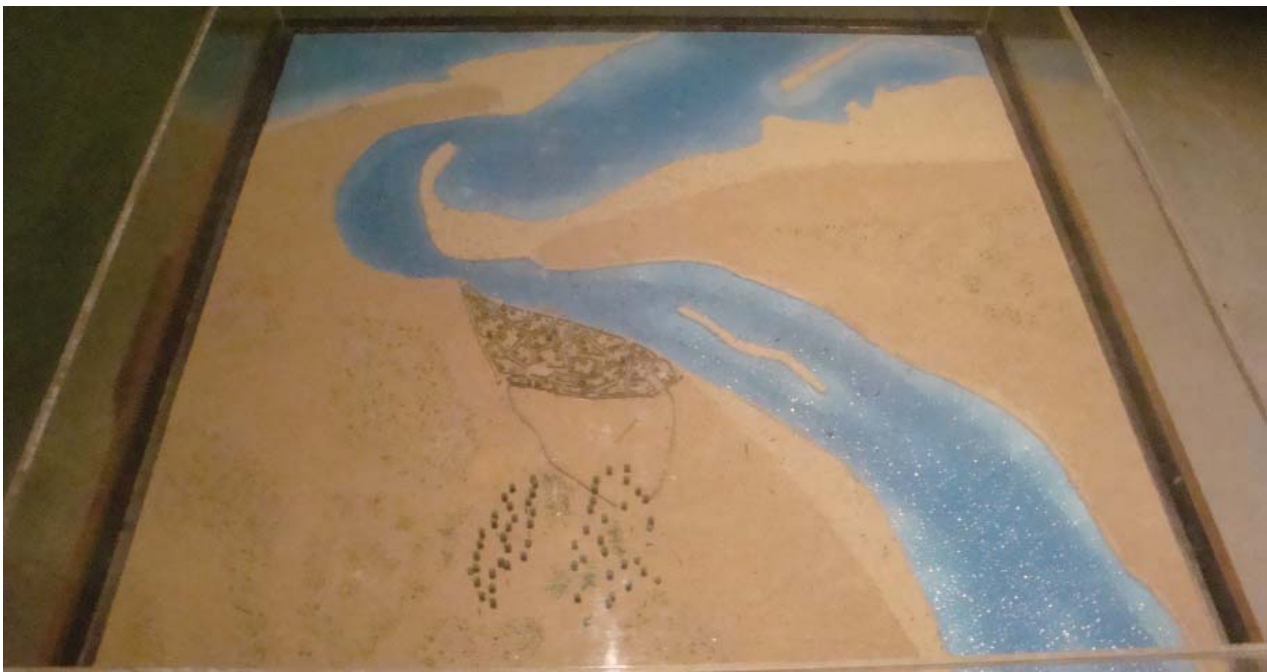
I artikeln *City profile Dubai* (Pacione, 2005) berättas det om Dubais stadsutveckling. På 1950-talet var Dubais yta 3,5 km². Befolkningen levde i hus gjorda av palmblad, bebyggelsen var tät och mellan husen fanns smala gångvägar. Invånarna förflyttade sig antingen till fots eller på kamel och dricksvatten hämtades ur brunn-



Dubais tidigare byggnader hade ofta så kallade vindtorn som fångade upp vinden och kylde ned byggnaderna.

ar. 1957 grundades *Dubai Municipality* som skulle administrera och vara ansvariga för stadens utveckling. En brittisk arkitekt anställdes för att göra 1960 års stadsplan. Enligt den byggdes Dubai i zoner uppdelade på användning och breda vägsystem anlades. Ofta togs ingen hänsyn till den befintliga miljön eller kulturen utan internationella rutnätsmönster kopierades (Al-Zubaidi & Sabie, 2005).

År 1966 upptäcktes olja och med hjälp av inkomsterna från oljan startade en snabb expansion av staden (Utrikespolitiska Institutet, 2011). År 1968 var Dubais befolkning 59 000 och två årtionden senare hade den mer än sexdubblats till 371 000 (Pacione, 2005). År 1984 hade Dubais yta växt till 82 km² (Alhameli & Alshehhi, 2004). I *City profile Dubai* (Pacione, 2005) står det att en av orsakerna till den snabba befolkningsökningen berodde på en stor arbetskraftsinvandring från olika delar av världen. Vidare står det att det som en följd av expansionen gjordes stora satsningar på infrastrukturen under 1970-talet. Två broar och en tunnel byggdes för att binda samman de norra och södra delarna av Dubai vid viken och stora ringleder anlades runt staden. En internationell flygplats byggdes och en hamn och ett stort frihandelsområde anlades. Dubais första höga byggnad och landmärke byggdes, *World Trade Centre*.



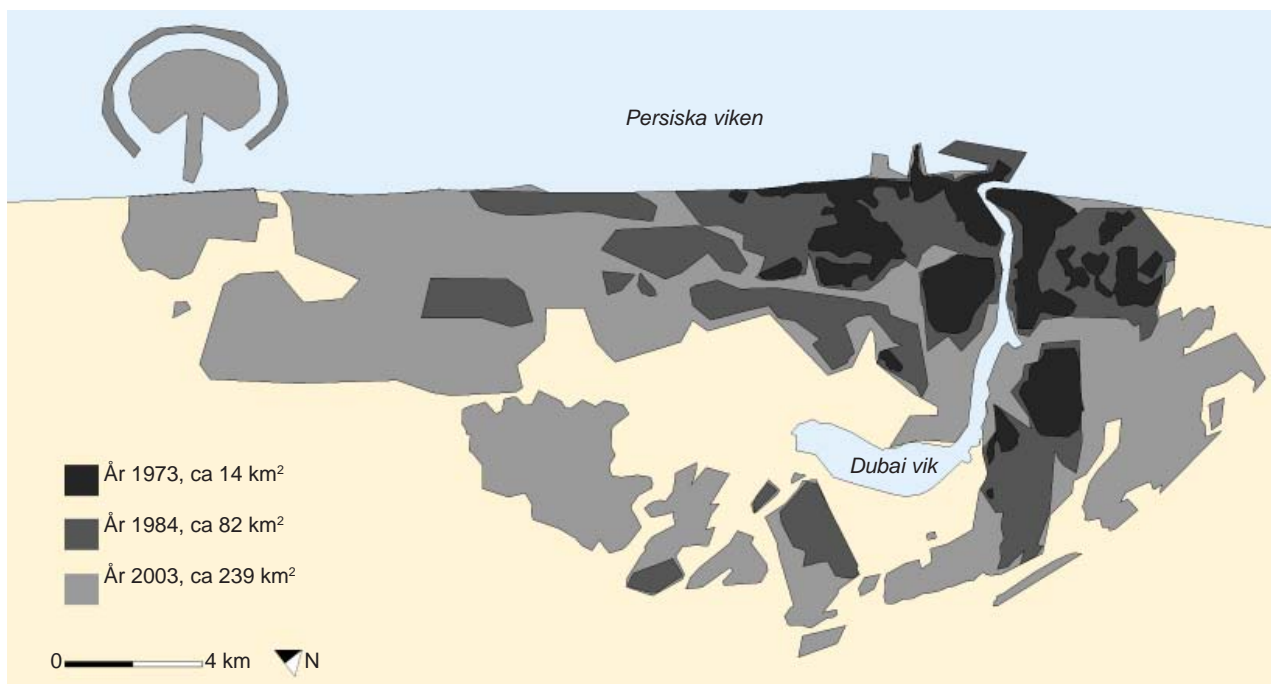
På Dubai museum visar en modell stadens utbredning år 1822. Bebyggelsen låg då intill vikens mynningen vid Persiska viken.

Artikeln *Dubai har kommit ned på jorden* (Rex, 2010) ger en förklaring till satsningarna på infrastruktur. Det var ett led i den dåvarande shejk Rashids planer för Dubai, att bredda den oljebaserade ekonomin. Lösningen blev att fokusera på logistik och handel och Dubai blev snabbt en viktig internationell knutpunkt. När shejk Rashid dog år 1990 var Dubai dock fortfarande litet med dagens mått mätt. Hans två söner, shejk Maktoum och shejk Mohammed, tog över styret. De hade ännu mer storslagna planer för Dubai, som nu även skulle bli ett centrum för finans och turism i stil med New York och Paris. Deras strategi för stadsutveckling, som Rex beskriver, är "bygg, och de skall komma". Det byggdes främst för att locka kapital, inte för att fylla ett behov och år 2004 hade Dubai en yta på 605 km² (Pacione, 2005). Som jämförelse kan nämnas att Stockholms yta är ca 200 km² (Sveriges Nationalatlas, 2009). Artikeln *Dubai har kommit ned på jorden* (Rex, 2010) berättar vidare att allt som byggs ska ha ekonomisk vinning och locka turister. Många emiratier och utländska investerare köpte fastigheter som en investering utan tanke på att bo där och därför står mycket tomt. Under platsbesöken i studieresan såg vi ofta många tomma byggnader.

Moderna Dubai är resultatet av shejkernas 20 år av

intensiv utveckling (Dubai Municipality, 2011, *Planning Department*). Dubai har expanderat framförallt öster- och söderut i öknen men även västerut i Persiska viken genom konstgjorda öar och hamnar. Några av de nya områdena är *Sheikh Zayed Road*, *Jumeirah*, *Palm Jumeirah* och *Dubai Marina*.

Under denna 20 års period har över 350 lyxhotell och 35 stora köpcentrum byggts (Utrikespolitiska Institutet, 2011). Alla med unika utseenden och teman från världens alla hörn. Till exempel besökte vi Wafi köpcenter som har ett egyptiskt tema med pyramider och sfinxer. Vi såg hela stadsdelar som var fyllda med skyskrapor i olika stil och form vilka tävlade med varandra i uppmärksamhet. Dubai strävar efter att ha de största och modernaste i alla kategorier. Till exempel har de världsrekord i högsta byggnad, största köpcentrum och största inomhusskidbacke (Guinness World Records, 2011). Hela staden var som en stor byggarbetsplats med lyftkranar och påbörjade projekt. Mentaliteten och strategin är att Dubai ska vara så kommersiellt och säljande som möjligt för att locka turister (Schmid, 2006). Det fanns många stora golfbanor, sportarenor och nöjesparker. Varje år anordnas internationella tävlingar och evenemang som shopping-festivaler, tennis- och golfturneringar.



Schematisk skiss över Dubais stads snabba expansion de senaste årtiondena. I dessa siffror (Alhameli & Alshehhi, 2004) räknas dock ej två större områden in, *Jebel Ali* och *the Emirates Road*, vilket förklarar det stora hoppet till 605 km² år 2004 (Pacione, 2005).

Katodrytis (2005) skriver i en artikel att Dubais stora och snabba expansion har lett till att staden växt åt alla håll och tagit mer och mer land i anspråk. Dubai saknade en central stadskärna och flera platser i staden benämndes som centrum. Det blev tydligt när vi skulle boka boende inför resan när flera hotell sa sig ligga i centrum fast de låg flera kilometer ifrån varandra i olika delar av Dubai. Staden var fortfarande uppdelad efter olika funktioner och stora kvarter fanns för enbart arbete, bostäder, fritid eller turism och mellan dessa transporterade man sig med bil (Johansson, 2009).

Nya stadsdelar byggs som egna städer, ett fenomen som flera författare, till exempel Bagaeen (2007), benämner *Cities within cities*. Alla funktioner som en stad har ska finnas i stadsdelen. Invånarna ska kunna bo, arbeta och leva på ett och samma ställe och tanken är att de inte ska behöva förflytta sig utanför stadsdelen (Samarai & Qudah, 2007). Stora trafikleder omgärdade stadsdelarna och bildade barriärer vilket ledde till att de blev isolerade från varandra.



Stadsdelen Dubai Marina består av ett hundratal skyskrapor vilka har en medelhöjd på 250-300 meter.

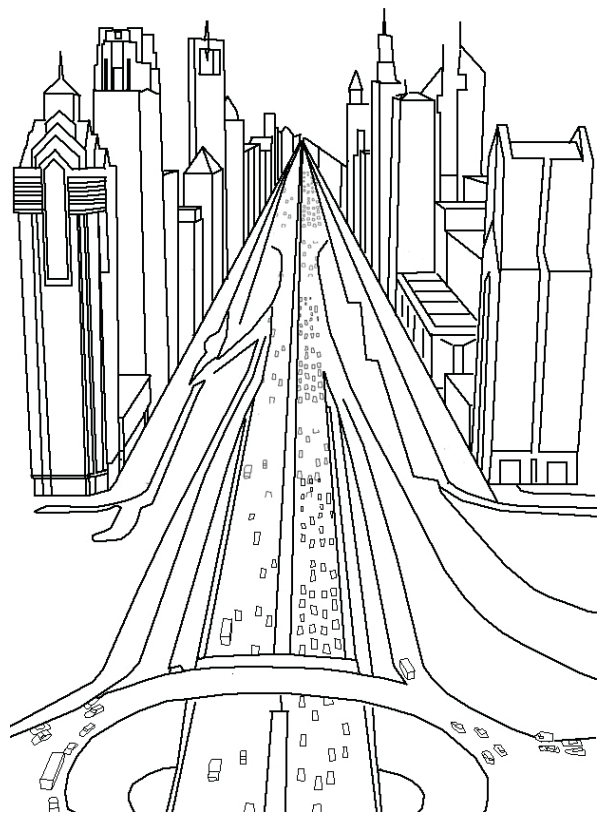
STADSPLANERING

Som vi förstod efter samtal med Ramböllanställda i Förenade arabemiraten fanns det inte någon myndighet i Dubai som motsvarade ett stadsbyggnadskontor. Den här bilden bekräftas i en intervju i *RUM* (Rehnberg, 2008) med arkitekten Lars Waldenström som har arbetat nära shejken av Dubai. I intervjun berättar Lars Waldenström att det närmaste som finns en stadsarkitekt är shejken själv. Det shejken vill ha det byggs. Det har varit brist på en övergripande kontroll över vad

som byggs och var det byggs. Projekt hann bara skissas på visionärt innan de genomfördes (Bloch, 2010).

Shejken har dock börjat inse vikten av stadsplanering och har bildat en kommitté för detta ändamål (Rehnberg, 2008). Kommittén, *Urban Planning Committee* (WSP group, 2007), består av rådgivare från de mest inflytelserika familjerna i Dubai (Rehnberg, 2008). Shejken och kommittén sätter målen och ger konsulter i uppdrag att göra planer för framtida stadsdelar (Rehnberg, 2008). De största konsulterna är de statligt ägda exploateringsföretagen *Nakheel*, *Emaar* och *Dubai Holding* (Bagaeen, 2007). Enligt Ramböllanställda i Förenade arabemiraten anlidade dessa företag i sin tur internationella underkonsulter som exempelvis arkitekter, trafikplanerare och konstruktörer.

Det finns ett *Planning Department* som ser över och godkänner planer och ger rekommendationer för de stora projekten (Dubai Municipality 2011, *Dubai Municipality Strategic Plan 2010-2014*). För att det ska få börja byggas måste alla planer godkännas av shejken (Rehnberg, 2008).

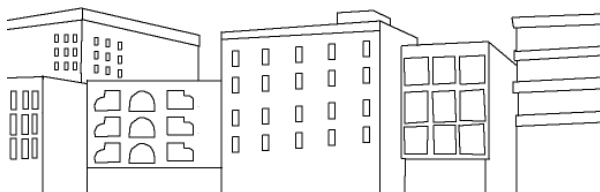


Skyskraporna längs med Sheikh Zayed Road är ett exempel på Dubais snabba expansion.

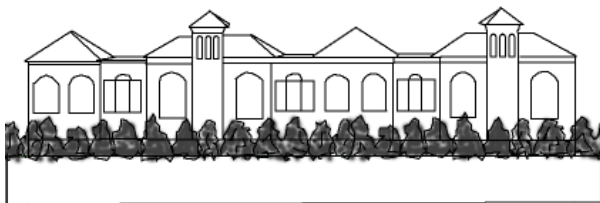
STADSLIV

BOENDE

Khalaf (2006) beskriver hur boendesituationen ser ut för befolkningen beroende på vilken nationalitet och inkomst man har. Emiratierna bor för sig i egna områden och har lite kontakt med gästarbetarna. Emirater föredrar att bo i villor med trädgård omgiven av höga murar. De fattigaste arbetarna, som ofta arbetar i bygg- eller industrisektorn, bor i utkanten av staden i stora lägerliknande anläggningar. De forslas till och från arbetsplatsen i bussar ägda av arbetsgivaren. Övriga arbetare bor inne i staden i gamla traditionella bostadsområden som övergivits av sina emiratiska ägare för att de saknade moderniteter. Arbetarna bor vanligtvis 4-8 personer i varje rum men i ett 5 rums hus kan det bo uppemot 50 personer. Detta beror på att hyran för rummen är hög jämfört med lönen.



Många av Dubais arbetare bor i slitna lägenheter där de ofta delar rum med många personer.



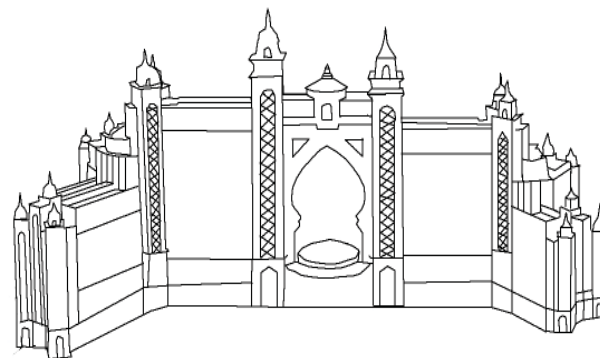
Emiraterna föredrar att bo i muromgärdade villaområden.

Den andra gruppen av gästarbetare är de välutbildade och de innehar främst yrken som arkitekt, ingenjör och liknande. Deras jobb ger betydligt högre lön än i hemländerna. Khalaf (2006) berättar vidare att förmåner ofta ingår i jobbavtalet som boende och lönen för en välutbildad är så hög att man kan ta med och försörja sin familj på plats. Den yngre välutbildade gästarbetaren bor i höghusområden som till stilen påminner om Manhattan. Här bor främst européer och nordamerikaner men även asiater och araber. Den äldre välutbildade gästarbetaren bor i villaområden, ofta i "gated communities", med sina familjer och barnen går på privatskolor.

Under vår studieresa såg vi att turisterna bodde i stora hotellkomplex, charterturisterna vid havet och affärsturisterna inne i staden.



Skyskraporna i Dubai Marina är ett populärt bostadsområde för Dubais välutbildade gästarbetare.



Det stora hotellet Atlantis som ligger längst ut på vågbrytaren runt Palm Jumeirah erbjuder turisterna lyx i överflöd.

TRAFIK

Vi upplevde att livsstilen i Dubai var starkt förknippad med att äga och förflytta sig med bil och bilen var en statussymbol. De stora avstånden i staden krävde förflyttning med bil och det var billigt att köra eftersom bensinkostnaden var låg. I artikeln *Sustainable Transportation in United Arab Emirates* (Al-Zubaidi & Sabie, 2005) står det att antalet bilar i Förenade arabemiraten har mer än fördubblats mellan 1985 och 2002 från 443 000 till 820 000 stycken och antalet bilar fortsätter att öka. Trafikolyckor är en av de vanligaste dödsorsakerna i landet (Al-Zubaidi & Sabie, 2005).



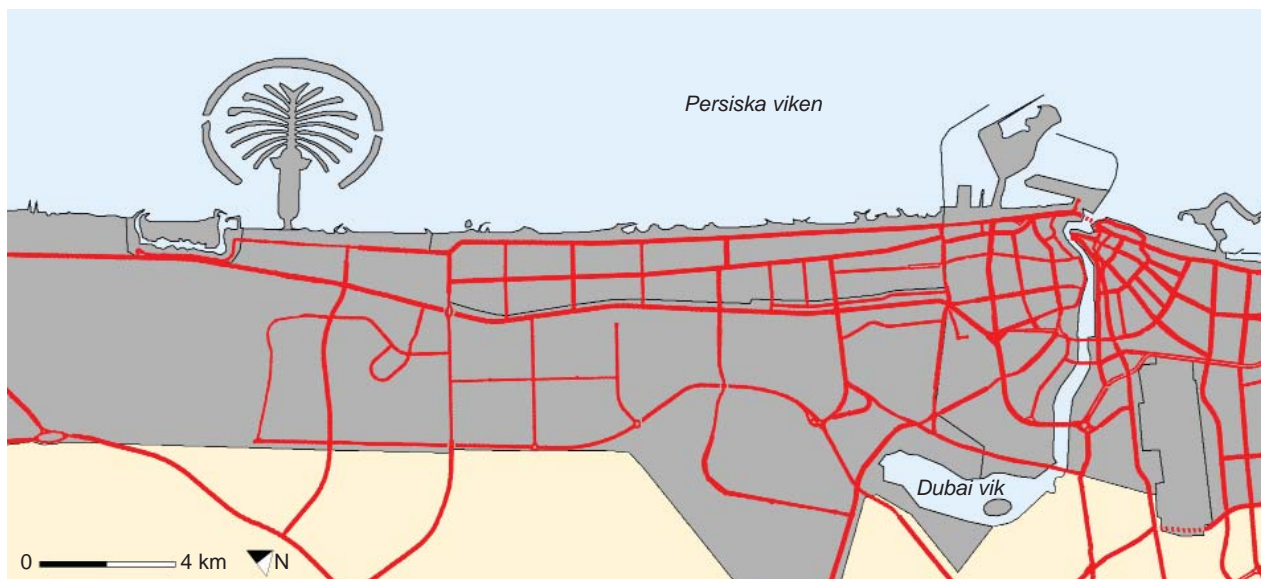
Dubais vägmiljöer är utsmyckade med sammetslena gräsmattor och färgglada planteringar.

Dubai hade ett stort och omfattande vägnät. De största trafiklederna, som gick både inne i och runt staden, kunde ha upp till sju filer i varje riktning. Även de minsta vägarna och gatorna hade flera filer i varje riktning. Emiratierna tog sig fram med sina stora privata lyxbilar och överallt fanns parkeringsplatser: i hotell, köpcentra och parker. Trots de stora satsningarna på vägnätet är maxkapaciteten nådd och stadens invånare sitter ofta i timplånga pendlingsköer varje dag till och från arbetet, något som Johansson (2009) beskriver i en reserapport och som även vi upplevde under vår studieresa.

Eftersom befolkningen spenderade så mycket tid i bilen lades mycket pengar på utformningen av vägmiljöer. Det användes stora mängder växtmaterial som krävde intensiv bevattning och skötsel, till exempel fanns de kilometer av formklippta häckar och gräsmattor så gröna och välklippta att de såg tagna ut från en golfbana.



Lyxiga bilar trängs vid huvudentrén till Dubai Mall.



Ett omfattande vägnät förbinder de olika stadsdelarna och det är med bil man tar sig runt enklast i staden.

Staden var byggd för bilismen och en konsekvens av det blir att det inte går att förflytta sig till fots (Brobäck, u.å.). Det saknades övergångsställen och trottoarer och biltrafiken var intensiv. Ibland kunde det vara svårt att bara korsa en gata. På vår studieresa uppstod det ofta situationer där vi såg att vårt mål var nära men vi kunde inte ta oss dit till fots. Lösningen för oss som turister blev att åka taxi. Det var billigt, lätt att få tag på och man kom direkt fram till sitt mål. I Dubai finns det cirka 3 500 taxibilar (Dubai Taxi Corporation, 2010) och de flesta av stadens attraktioner hade ordnade system för taxiköerna som kunde bli långa.



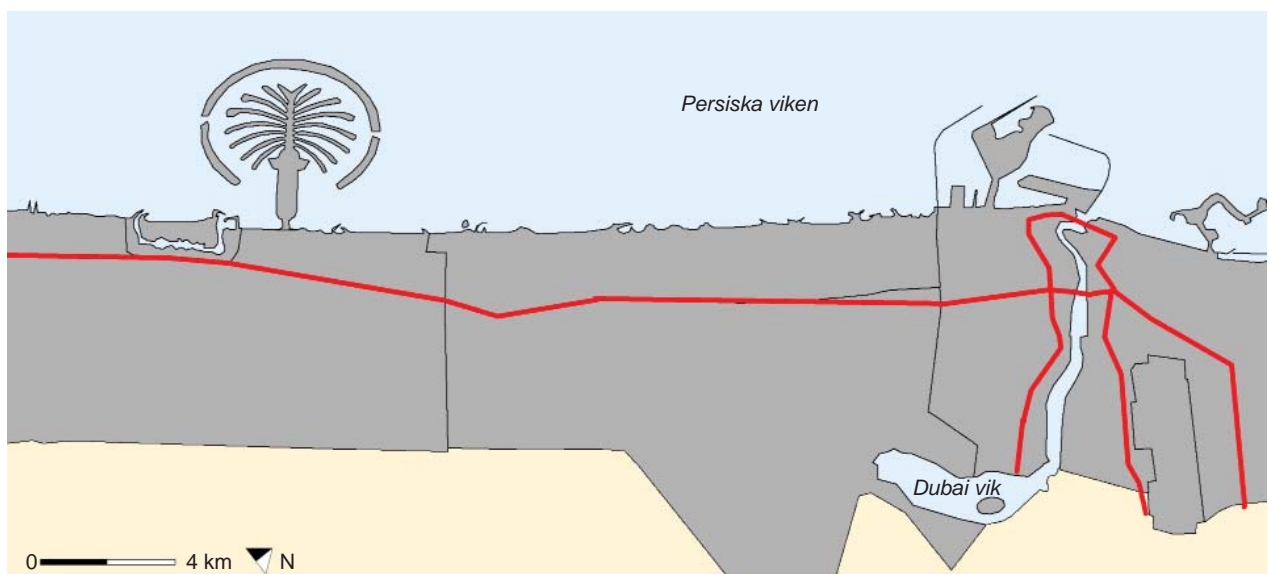
Taxikön i Dubai Malls bottenplan.

Det var inte alla vägar som hade namn och det ledde till förvirring när vi skulle åka taxi. I stället för att ange en gatuadress beskrev vi istället närliggande attraktioner som taxichauffören kunde orientera sig efter. Gatunätet förändrades snabbt eftersom det byggdes så fort och allt hade inte heller hunnit bli namngivet. Taxichaufförer som vi pratade med som hade arbetat flera år i Dubai tyckte fortfarande att det var svårt att hitta och att de inte hann med att lära sig allt nytt.

Den första metrolinjen invigdes 2009 (Dubai Metro, u.å.). Som vi förstod efter samtal med Ramböllanställda i Förenade arabemiraten hade det i och med den



I busshållplatsernas kurer finner man skydd från solen, en del är även luftkonditionerade.



Metrons utbredning är begränsad och man måste ofta ta en taxi till och från metrostationerna för att nå sin slutdestination.

nya metron blivit vanligare att välutbildade gästarbetare och turister åkte kollektivt. Tidigare, när buss var det enda alternativet, var det endast arbetare som använde kollektivtrafiken. Det finns 79 busslinjer som dagligen transporterar 310 000 passagerare (Roads and Transport Authority, 2011, *About Public Buses*). Metrosystemet innebar en förbättring och underlättade förflyttning i staden men användningen var dock geografiskt begränsad. Den största linjen följde endast Sheikh Zayed Road och var upphöjd på pelare i vägens mitt. För att ta sig upp till metron fick resenärerna gå långa sträckor i inglasade gångbroar. Från metrostationerna var resenärerna tvungna att ta anslutningsbuss eller taxi för att ta sig till sin slutdestination. Det kommer att byggas ytterligare metrolinjer (Dubai eGovernment, 2011, *Roads and Transport Authority*) men vår uppfattning är att resenärerna kommer vara fortsatt beroende av anslutningsbussarna.

I kollektivtrafiken ingick även små träbåtar, vilka rymde 20 passagerare, som skytteltrafikerade viken dygnet runt. Det fanns två båtstationer på varje sida av viken och båtarna avgick när de var fulla, vilket gick väldigt snabbt. Varje dag transporterar de här båtarna omkring 100 000 passagerare, främst arbetare, över viken (Roads and Transport Authority, 2011, *Projects Abra*). Det var ett billigt alternativ, kostade cirka två svenska kronor enkel resa. Även många turister tog sig över viken med båtarna.

Valde du att åka kollektivt fick du räkna med flera byten av ovan nämnda färdmedel och att en resa tog lång tid i förhållande till att åka samma sträcka med bil.

Roads and Transport Authority (RTA) är den ansvarande myndigheten för att planera och genomföra



Foto taget från metrolinjen som går ovanför Sheikh Zayed Road.

transport- och trafikprojekt i Dubai. RTA arbetar med att ta fram ett samordnat transportsystem för att förbättra trafiksituationen. Ett stort pågående projekt är utvecklingen av metrosystemet. Man jobbar även med luftkonditionerade busshållplatser, bilpooler och vattentransporter (Dubai eGovernment, 2011, *Roads and Transport Authority*).

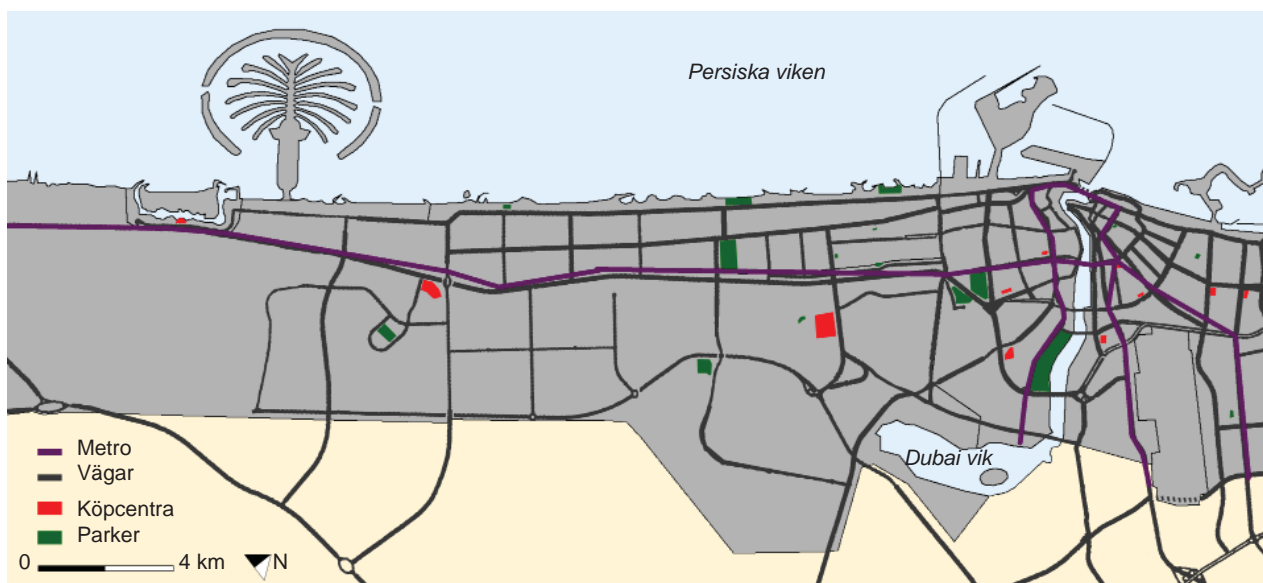


De små träbåtarna, abras, som trafikerar viken. Vi tyckte att detta transportsätt var en upplevelse med fina vyer och som gav en kontrast till den övrigt så moderna staden.

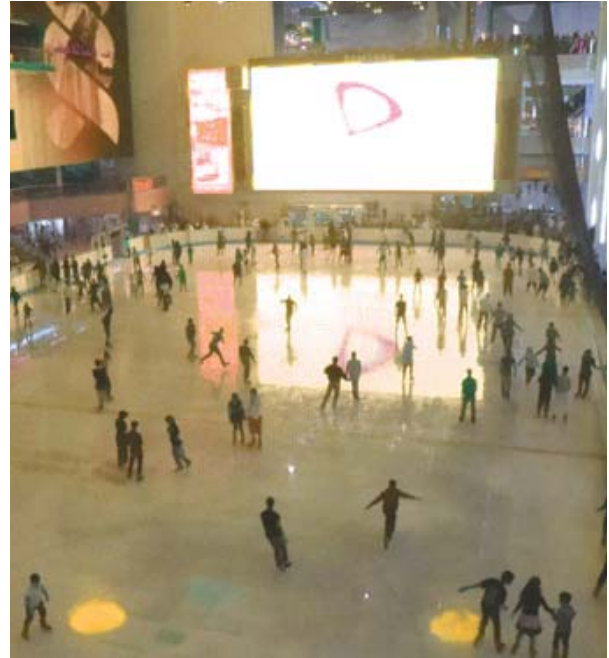
SOCIALA PLATSER

Schmid (2006) beskriver i en artikel att Dubais satsning på ökad kommersialism och nöje med stora köpcentra, nöjesparker och hotellkomplex som breder ut sig, har lett till att staden blivit mer och mer privatiserad. Det offentliga livet i staden var fragmenterat och det fanns få offentliga platser i form av öppna stadsrum som till exempel torg (Schmid, 2006). Det fanns dock ett fåtal sociala platser i form av köpcentra och parker. De här platserna uppfattade inte vi lika offentliga som till exempel ett torg i och med att de bland annat hade öppettider. Stadens köpcentra hade krav på proper klädsel. Parkerna var inhägnade och det kostade att gå in, inträdet låg kring 5-10 kronor per person.

Dubais stora köpcentra hade tagit över de öppna stadsrummens funktion och utgjorde den huvudsakliga samlingsplatsen för stadens invånare och turister. Stadslivet hade flyttat in i köpcentra och gator och vägar användes endast som transportsträckor. Alla köpcentra var luftkonditionerade och erbjöd ett svalt mikroklimat och skydd från den varma ökenstaden vilket gjorde de populära året runt. Här mötte man vänner, åt, shoppade, tittade på folk, tränade, gick på bio, åkte skridskor och skidor eller kom hit bara för att strosa runt. Stadens invånare behövde inte heller resa utomlands för att uppleva kulturer från andra delar av världen. Ville man så kunde man till exempel uppleva känslan av att flanera runt i slingrande gränder i ett låtsas-Venedig. Det var främst emiratier, turister och



Dubais sociala platser i form av köpcentra och parker når man lättast med bil, endast några ligger nära en metrostation.



De stora köpcentra är otroligt påkostade. Bilderna är tagna i Dubai Mall och visar musiker som spelar klassisk musik vid entrén samt en enorm skridskobana som ett exempel på en av de många aktiviteter köpcentret erbjuder.



Detta köpcenter riktar in sig på de asiatiska gästarbetarna. Många butiker trängs och vi fick känslan av att vara på en marknad.

välutbildade gästarbetare som besökte den här typen av köpcentra. I stadsdelar där det bodde arbetare fanns köpcentra men av ett helt annat slag. De var fortfarande stora men inte lika påkostade. De var fulla av små butiker och atmosfären påminde mer om en marknad än ett köpcenter.

Parkerna låg som gröna oaser i staden och de var också populära mötesplatser. Dubai vill gärna titulera sig själv som staden med fascinerande parker och säger sig ha flest antal parker i Förenade arabemiraten (Dubai Municipality, 2011, *Living in Dubai*). I början på 1990-talet skapades *Public Parks & Horticulture Department* som arbetar för att öka antalet offentliga parker, rekreationsplatser och grönytor i staden (Dubai Municipality, 2011, *Directors Word*).

Parkerna påminde liksom stadens köpcentra om nöjesparker. Det såldes popcorn och sockervadd, det fanns ofta karuseller och besökarna kunde hyra cyklar, trambilar eller båtar. Parkerna användes främst sena kvällar när solen hade gått ner, och temperaturen sjunkit. Parkerna som vi besökte på vardagar var

nästantill tomma på folk under dagen men på kvällarna sökte sig många familjer dit för att grilla. På helgerna pågick stora födelsedagsfester och arrangemang och parkerna var fulla med liv och rörelse. För att förlänga användningen av parkerna under de varma sommarmånaderna fanns skuggskydd över vissa gångvägar och över många lek-, grill- och sittplatser. Parkerna besöktes av emiratier, gästarbetare och turister men de olika grupperna satt ofta i olika delar av parkerna. Ofta fanns en egen sektion för kvinnor och barn eller så hade de så kallade *Womens day* vilket innebar att en viss veckodag var avsedd just för kvinnor och barn.



Skylt som kunde sitta i parkerna för att markera kvinnornas egna sektion.



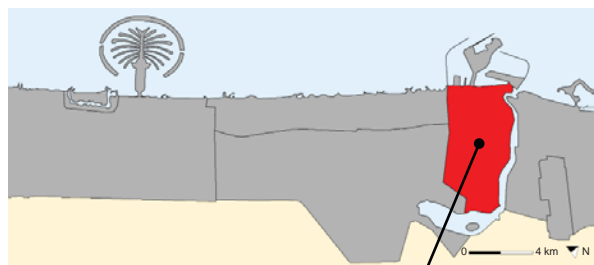
Parkerna har ofta stora gräsmattor, många olika typer av växter och vatteninslag i olika former. Foto från Safa Park.

PLATSBESÖK

BUR DUBAI

Bur Dubai låg på södra sidan om viken och var den äldsta stadsdelen, men nu fanns det inte mycket kvar av den ursprungliga bebyggelsen. Det restaurerade Bastakiakvarteren närmast viken visade hur traditionella emiratiska hus såg ut men i övrigt var det endast nyare bebyggelse med bland annat regeringsbyggnader, moskéer, strandpromenad, marknader, bostadshus och hotell. Bebyggelsen i dessa kvarter följde gatornas organiska dragning. I övriga Bur Dubai låg bebyggelsen placerat strikt efter de raka gatorna. Vi bodde i ett kvarter som hette *Mankhool* i Bur Dubai. Det bestod av stora hotellkomplex med cirka tio våningar och kallades skämtsamt för "betongdjungeln" eftersom byggnaderna främst var gjorda i betong och såg likadana ut vilket gjorde det svårt att hitta inom området. Detta gällde även flera andra stadsdelar. Majoriteten av invånarna i stadsdelen var asiater och turister. De främsta färdssätten var att åka privat bil eller taxi.

En av de största sociala platserna i Bur Dubai var *Creekside Park*. En av guiderna i parken berättade att den byggdes 1994 och är en av de största parkerna i Dubai.



Bur Dubai gränsar mot viken och har stationer för de många träbåtarna som skytteltrafikerar viken.



Parkering i byggnaders bottenplan samt mellan byggnader.



Stora vägar gör att det är svårt att ta sig runt till fots.



Creekside Park erbjuder plats för möten och umgänge.



Creekside Park är lite av ett nöjesfält.



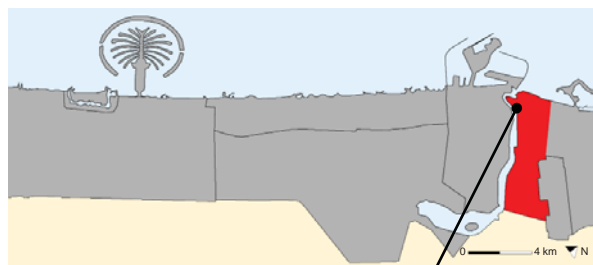
Indisk marknad längs Hindilane i det indiska kvarteret.



Bastakiakvarteren visar hur traditionella byggnader såg ut.

DEIRA

Deira var en myllrande, livfull stadsdel norr om viken. Det var mycket folk och fotgängare i rörelse eftersom det fanns butiker och restauranger i byggnadernas bottenplan. I stadsdelen fanns förhållandevis många trottoarer som underlättade för fotgängare. Det fanns smala och vindlande gränder som man lätt gick vilse i. Här fanns stora utomhusmarknader utan biltrafik med hela kvarter för guld, kryddor, tyg eller teknik. Marknaderna lockade turister från hela staden och utgjorde de största sociala platserna. De flesta bostadshusen var mellan tre och fem våningar höga och låg placerade i ett organiskt mönster. Här och var, främst längs viken, stack högre kontorsbyggnader upp. I Deira bodde många av stadens gästarbetare från Asien och levnadskostnader, bland annat boende och mat, var lägre än i övriga Dubai.



I stadsdelen Deira fanns ett myllrande stadsliv tack vare butiker och restauranger i byggnadernas bottenplan.



Fotgångare och bilar samsas i gaturummet.



Passage för fotgängare under en stor väg.



Typiska byggnader för Deira där arbetare bor.



Restaurang i ett gatuhörn lockar till sig många människor.



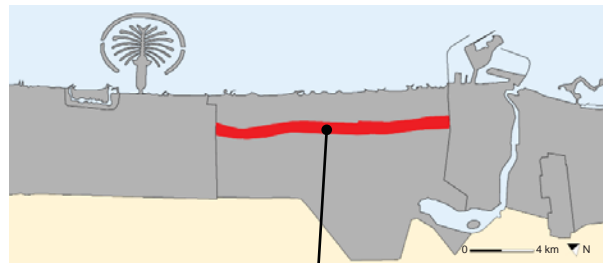
I Deiras många marknader sker sociala möten.

SHEIKH ZAYED ROAD

Sheikh Zayed Road var stadsdelen som följde vägen med samma namn. Den första höga byggnaden i Förenade arabemiraten byggdes här 1979. Det är *World Trade Centre* på 149 meter (Lee & Vlahides, 2008), som idag såg liten ut i jämförelse med omkringliggande byggnader från slutet av 1990-talet. Stadsdelens byggnader utgjordes uteslutande av skyskrapor som låg likt ett pärlband längs med vägen. Det var framför allt kontor, större köpcentra och hotell som låg här. Alla skyskrapor hade sin egen design men det var svårt att uppskatta byggnaderna var för sig när de var så många. En som stack ut från mängden var *Burj Khalifa* på grund av sin höga höjd på 828 meter.

I den här stadsdelen gick metrolinjen igenom men det vanligaste färdssättet var fortfarande bil och taxi. På grund av den hårt trafikerade Sheikh Zayed Road som delade stadsdelen var det svårt att förflytta sig till fots.

De viktigaste sociala platserna utgjordes av stadens två största köpcentra, *Dubai Mall* och *Mall of the Emirates*. Det fanns en stor park som hette *Zaabeel Park* som även den var en populär mötesplats. De som vistades i stadsdelen var turister, emiratier och välutbildade gästarbetare.



Vy som visar hur Sheikh Zayed Road delar stadsdelen i två delar. Foto taget från Burj Khalifa mot norr.



Den hårt trafikerade Sheikh Zayed Road med metron ovanför.



I Dubai Mall finns shopping och plats för sociala möten.



Zaabeel Park är en stor park delad i två av en motorväg. Här finns plats för det sociala livet och många fester pågick här och var.



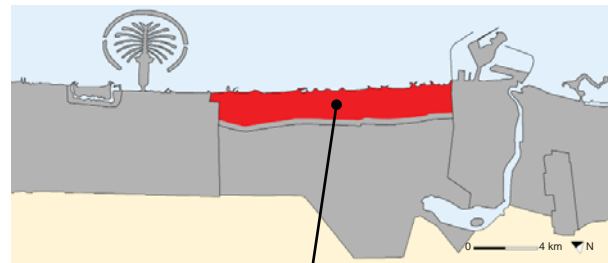
Ett band av skyskrapor löper längs med sheikh Zayed Road. Burj Khalifa syns längst till vänster i bild.

JUMEIRAH

Jumeirah var en av de exklusivare stadsdelarna i Dubai. Stadsdelen låg mellan kusten och *Sheikh Zayed Road* och var indelad i ett ordnat mönster av raka gator. Invånartätheten var låg då stadsdelen till största del bestod av privata villor med tillhörande trädgård. De boende i Jumeirah var emiratier och välutbildade gästarbetare. Det fanns även stora hotell, restauranger och nattklubbar som besöktes av turister.

Ett av Dubais första och mest kända landmärken *Burj al Arab* låg här på en konstgjord ö 280 meter från land. Det är ett sjujärnigt hotell och formen är inspirerad av ett segel (Lee & Vlahides, 2008).

Största delen av strandlinjen tillhörde hotell och för att besöka dessa stränder måste man antingen vara gäst på hotellet eller betala inträde. En stor del av strandlinjen utgjordes även av privata palats där ingen mer än de boende hade tillträde. Endast en liten del av strandlinjen var öppen för allmänheten utan att vara inhägnad och ha inträdeskostnad. De största sociala platserna i stadsdelen var parkerna *Jumeirah Beach Park* och *Safa Park*. I den här stadsdelen tog man sig bäst fram med bil eller taxi.



Vy över stadsdelen Jumeirah. Den stora gröna rektangeln till vänster i bild är Safa Park. Utanför den mindre parken, Jumeirah Beach Park vid vattnet, skymtar landmassorna till ett av Dubais många framtida projekt the World.



Jumeirah Beach Park har en stranddel och en parkdel.



Det sjujärninga 321 m höga hotellet Burj al Arab. Foto taget från en liten intilliggande offentlig strand.



Safa Park är nöjesinriktad och har bland annat en hall för arkadspel och uthyrning av trampbilar.



I Safa Park grillar besökarna, spelar cricket eller sitter i skuggan under ett träd och ser på folk.



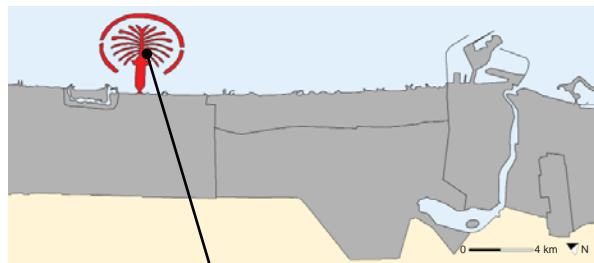
I Jumeirah dominerar de muromgärdade villorna där majoriteten av invånarna är emiratier.

PALM JUMEIRAH

Palm Jumeirah var den första av tre tänkta palmöar. Palmformen ritades av Dubais shejk och kom sig av att den formen gav mer strandlinje än en traditionell rund ö och skulle då lösa Dubais brist på stränder (Nakheel, 2007, *Vision*). Palm Jumeirah var byggd av havssand och sten. Runt palmen var det byggt en halvmåne som fungerade som vågbrytare (Nakheel, 2007, *Facts and Statistics*). Broar och tunnlar förband öns olika delar med varandra och fastlandet.

Palm Jumeirah är 5 km lång och 5 km bred och projektet påbörjades 2001 (Bagaeen, 2007). Bebyggelsen var reglerad så att det längs med stammen på palmen byggdes höghus och på palmbladen villor som alla hade sin egen strand. Den här stadsdelen var ett av områdena där emiratier och investerare köpte bostäder i som investering. De köpte ofta flera villor utan tanke på att flytta dit och nu såg palmbladen tomma och ödsliga ut.

På Palm Jumeirah bodde det främst turister. De tog sig ut genom att åka bil, taxi eller spårvagn. Det var även möjligt för de boende att ta sig ut till ön genom att åka båt eftersom villorna hade egna hamnplatser. På Palm Jumeirah fanns det inga sociala platser. Det fanns bara privata stränder och ville man bada fick man som besökare betala inträde och besöka ett vattenland.



På palmbladen i Palm Jumeirahs trädkrona står villorna tätt.



Trafik längs med stammen på Palm Jumeirah.



I Palm Jumeirahs vattenland kan man bada om man betalar för sig.



Villorna på palmbladen står tomma och öde.



Det finns ett stort 5 stjärnigt hotell längst ut på palmens vågbrytare som heter Atlantis.



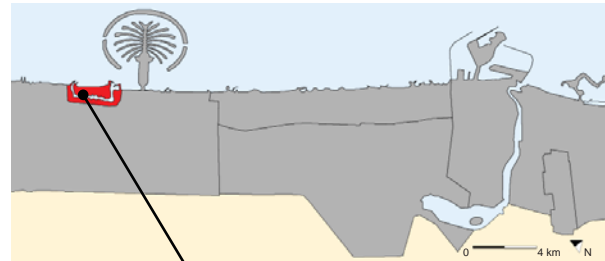
Hav omger palmens vågbrytare.

DUBAI MARINA

Dubai Marina är en stadsdel under uppbyggnad som är tänkt för 35 000 boende (Pacione, 2005). Stadsdelens centrala del är en 3,5 km lång konstgjord kanal som kopplats samman med Persiska viken (Bagaeen, 2007). Den här stadsdelen stämde in på begreppet *cities within cities*, då den innehöll alla funktioner som behövs för att leva och bo. I Dubai Marina fanns det köpcentra, restauranger, hotell, kontor och ett stort antal lägenheter.

Stadsdelens bebyggelse bestod endast av skyskrapor med en medelhöjd på 250-300 meter. Mycket var dock halvfärdigt eller verkade ha avstannat och många av de färdiga byggnaderna stod tomma.

I den här stadsdelen bodde det nästan enbart välutbildade gästarbetare och turister. Det gick att ta sig till den här stadsdelen med metro och det fanns en anslutningsbuss som körde runt kanalen då avstånden var för stora för att gå till fots. Längs med kanalen gick en strandpromenad som när den är färdig antagligen kommer att utgöra den största sociala platsen. Strandpromenaden kommer också att bli en av de få platser där fotgängare kommer att kunna ta sig fram utan trafik. Dock fanns det ont om broar för att ta sig över till andra sidan av kanalen vilket ledde till att det blev långa avstånd att gå.



Dubai Marina får en tydlig karaktär genom sina höga byggnader och kanalen.



Dubai Marina är en enda stor byggplats. Bussar skjutsar in arbetarna till och från sina bostäder i stadens utkant.



Promenaden runt den konstgjorda marinan utgör en social mötesplats. Dock finns inga solskydd!



Karta över anslutningsbussens rutt runt Dunai Marina som ansluter till två metrostationer.



Stadsdelen Dubai Marina syns på långt håll då skyscraporna sticker upp högt i skyn.

REFLEKTION

Dubai var en stor stad, mycket större än vi hade förväntat oss. Det kändes som flera städer i en om man såg till storlek och uppbyggnad. Dubai saknade den variation i stadsbilden som många europeiska storstäder har, till exempel Stockholm, vilka vuxit fram över århundraden. I Dubai fanns inga årsringar och hela områden var byggda i samma stil. Till exempel Jumeirah som främst bestod av låga villor och Dubai Marina som främst bestod av glänsande skyskrapor. Allt kändes nytt, det fanns inget som hade åldrats och om det fanns något som såg gammalt ut var det egentligen nybyggt men i gammal stil.

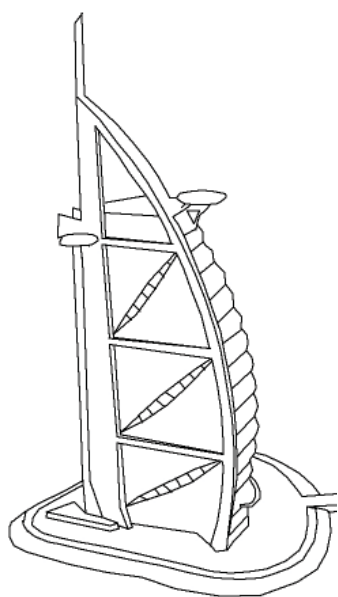
Det var svårt att få grepp om staden när det inte fanns något tydligt centrum som samlade ihop stadsdelarna och blev en gemensam punkt och självklar mötesplats. Det närmaste man kom en stadskärna var köpcentra i olika stadsdelar. Samtidigt konkurrerade alla köpcentra med varandra då de i grunden hade samma utbud. Varje köpcenter var tvunget att ha något extra attraktivt för att locka besökare och de som inte kunde följa med i tempot och erbjuda något nytt stod tomma. Vi upplevde att många av de stadsdelar som vi besökte var öde, främst *Dubai Marina* och *Palm Jumeirah*. Vi fann aldrig någon förklaring till att det fortsätts byggas när det redan stod så mycket tomt. Särskilt var mängden skyskrapor som byggdes förvånande då emiratierna själva inte ville bo i dem. På det viset byggde de hus i

mängder för någon annan vilket inte var i enlighet med deras emiratiseringsprojekt, det vill säga att minska antalet gästarbetare i landet. Vad händer när staden är "färdigbyggd" och arbetarnas kontrakt går ut och de åker tillbaka till hemländerna? Kommer de 80 % av befolkningen som samtliga gästarbetare representerar att fyllas upp med välutbildade gästarbetare eller kommer det bara bo emiratier i en alldeles för stor stad?

På grund av hetsen med att hela tiden skapa något nytt och spektakulärt kändes staden som en fantasivärld. Det var lätt att förföras av alla höga glänsande byggnader med olika former. Vid första anblicken var det en wow-känsla men relativt snart såg allt likadant ut. Vi ifrågasätter hur attraktivt det är att vara bosatt i staden. Vi själva tröttnade ju längre vi var där och kände att vi blev avtrubbade. Tillslut kändes mycket monotont och överraskningsfaktorn sjönk. Hade man sett ett köpcenter så hade man sett alla. Det gick ganska fort för oss att se det vi ville se, och eftersom de flesta turistattraktioner liknade varandra så räckte det att bara besöka några stycken.

Vi fascinerades av att så speciella projekt som *Palm Jumeirah* hade blivit verklighet. I Sverige har vi svårt att tänka oss att någon ens skulle komma på tanken att göra en hel stadsdel i form av en jättelik palm i vattnet. Skulle någon mot förmodan göra det, så skulle det knappast bli genomfört på grund av vår lagstiftning och de överklagandeprocesser som med säkerhet skulle följa.

Vi tycker att införandet av valet 2006 till det federala nationella rådet var ett steg i rätt riktning för att öka invånarnas inflytande. Dock känns det som att det mest var ett spel för gallerierna, för att ge en bild av att landet är demokratiskt, då de som fick rösta var regimtrogna medborgare. Med ett sådant diktaturliknande statsskick kan beslut fattas snabbt, då majoriteten av befolkningen inte får möjlighet att öppet protestera eller ens ifrågasätta maktinnehavare och deras beslut. Vi anser att den snabba beslutsprocessen är en av anledningarna till att det inte finns någon övergripande helhetssyn på Dubais stadsutveckling. Resultatet blir en snabb byggtakt med bristfällig samordning mellan olika stadsutvecklingsprojekt. Den snabba byggtakten, där de stora projekten inte hann tänkas igenom, är något som diskuteras i artikeln *Dubai's Long Goodbye* (Bloch, 2010). Vår upplevelse av Dubai var just att man bygger först och tänker sedan, och att del



Burj al Arab är ett av Dubais många landmärken som konkurrerar om turisternas uppmärksamhet.

för del kopplades ihop i efterhand. Det gjorde att vissa platser inte såg helt genomtänkta ut, till exempel såg det ut som att en del vägdragningar och metrolinjen var resultatet av nödlösningar. Exempelvis byggdes metron ovanför Sheikh Zayed Road och det krävdes långa gångbroar från gatuplanet för att nå metrostationerna. Gångbroarna tog upp stor plats och gjorde därmed stora avtryck i stadsbilden. Ett annat exempel var trottoarsystemet som inte var sammanhängande utan hade avbrott där det inte fanns mer plats för en trottoar.

Vi uppfattade att det var shejken som bestämde Dubais stadsutveckling, han var beställare, designer, utförare (då exploateringsföretagen var statligt ägda) och tog alla beslut. Kommittén som skapats för att ha övergripande kontroll över stadsutvecklingen upplevde vi bara existerar som en kuliss. Eftersom kommittén bestod av rådgivare från de mest inflytelserika familjerna i Dubai gynnade deras beslut om stadsutvecklingen främst emiratierna och inte landets övriga befolkning. Visserligen har gästarbetarna med statusyrken en bra levnadsstandard, men den stora skaran fattiga gästarbetare synes inte kunna ta del av välfärden. Mycket av det som byggs kan lätt ses som rena skrytbyggen som bara ska ge nytta till en minoritet. Till exempel kommer det 828 meter höga *Burj Khalifa* säkert bidra till framtida turistinkomster, men enbart för den rika minoriteten. Den fattiga majoriteten har varken idag, eller kommer i framtiden att ha, råd att ens besöka det.

Under studieresan konstaterade vi att Dubai hade separerade stadsdelar för olika befolkningsgrupper. Det var stor skillnad på vilka som bodde var. Vi upplevde det som en slags planerad segregation där olika samhällsklasser levde på olika ställen utan att träffas. Arbetare umgicks med arbetare, välutbildade gästarbetare med välutbildade gästarbetare, emiratier med emiratier och turister med andra turister. Det gjorde att staden saknade flöde och cirkulation bland sina invånare. Som turist i Dubai fick man se den bild av staden som Dubai ville visa upp. Vid första anblick såg allt bra ut men skrapade man lite på ytan fanns det stora sociala problem. Till exempel så gömdes de fattigaste gästarbetarna undan i avlägsna områden, de fanns men fick inte synas.

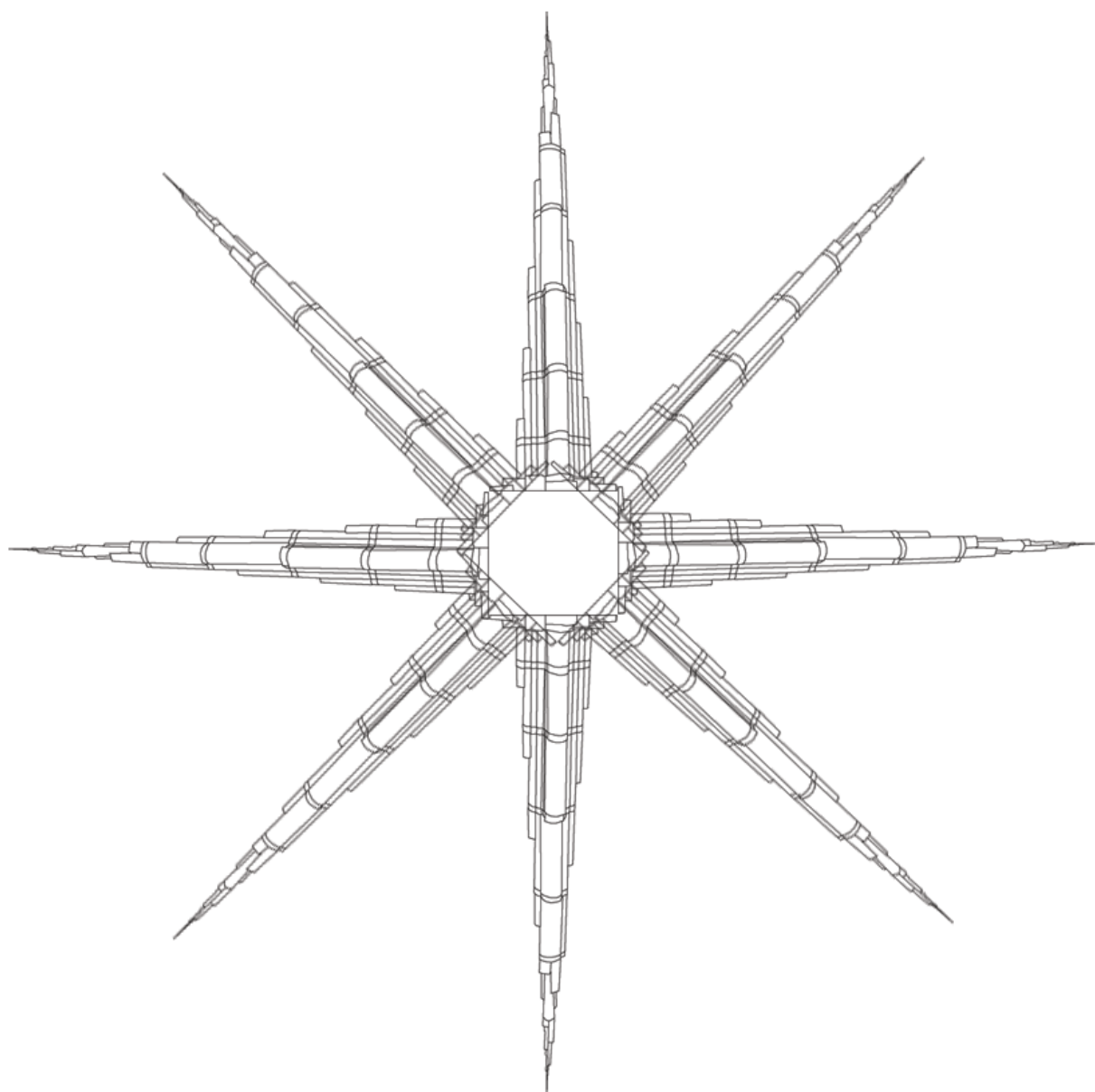
TRAFIK

På grund av att de flesta människor tog sig fram med bil var det få som förflyttade sig till fots i gaturummet. Utan fotgängare på gatorna upplevde vi dem tomma, trista och livlösa. Alla vägar var byggda för bilens skala och hastighet och som fotgängare kände vi oss ovälkomna. Vi tror att satsningarna på kollektivtrafiken kan vara en del av lösningen för att minska bilanvändandet och trycket på vägarna och därmed skapa en större rörlighet i gaturummet. Det var framför allt utbyggnaden av metron som bidrog till förbättringar då det var ett lättare system att förstå än bussystemet. Det kan göra att turister väljer bort taxi och att de välutbildade gästarbetarna väljer bort privat bil. Det förutsätter dock att metron byggs ut så att den blir tillgänglig från en större del av staden och att det blir lättare att ta sig till och från stationerna. För att emiratier ska minska bilanvändandet och åka kollektivt krävs troligen en attityd- och livsstilsförändring. Bilen är en statussymbol och vi tror att det blir svårt att få dem att välja bort den.

SOCIALA PLATSER

Bristen på sociala platser och offentliga platser var ytterligare en faktor till att staden saknade ett pulserande stadsliv. På grund av öppettider och inträdeskostnader blev en stor del av befolkningen utestängd från de sociala platser som fanns. Det hämmade spontana möten mellan människor. Om Dubai satsade på att skapa offentliga platser som till exempel torg, promenadstråk och helt tillgängliga parker, skulle i alla fall möjligheten finnas för samtliga invånare att besöka dem.

Dubai har lyckats göra sig ett stort namn på kort tid genom stark marknadsföring och lockat mängder av internationella företag och turister till sig vilket är beundransvärt. Idag var dock staden full av avstannade projekt och tomma kvarter. Statsskulden var höga och företag hade gett sig av. Vi frågar oss hur Dubai ska kunna fortsätta sin utveckling med stora skulder och om företag kommer att våga sig tillbaka?



DEN PLANERADE STADSUTVECKLINGEN

DOKUMENT

Vi har läst två dokument som handlade om stadsutveckling publicerade av *Government of Dubai*. Det första var *Dubai Municipality Strategic Plan 2010-2014* som var en sida långt och beskrev schematiskt vilka strategiska mål som fanns och under vilket departement ansvaret låg (Dubai Municipality, 2011, *Dubai Municipality Strategic Plan 2010-2014*).

Det andra dokumentet, *Dubai Strategic Plan 2015*, var en vision för 2006-2015 (Dubai eGovernment, 2011, *Dubai Strategic Plan 2015*). Det var en generell utvecklingsplan och syftet var att vara ett ramverk för myndigheter och företag att sträva efter. I *Dubai Strategic Plan 2015* kunde vi läsa att den har ersatt en tidigare vision för 2000-2010. Målen för den gamla visionen hade redan uppfyllts 2005. Det var endast den nyaste versionen som fanns publicerad. *Dubai Strategic Plan 2015* var 40 sidor långt, mer än hälften bestod av bilder och texten var kortfattad och ofta skriven i punktform.

Dubai Strategic Plan 2015 (Dubai eGovernment, 2011) hade fem huvudområden med vilka man skulle arbeta för en ökning av "välmående och livskvalitet" samt ge "rättvisa och jämlikhet" för både medborgare och övriga bosatta i staden. De här områdena var *ekonomisk utveckling; social utveckling; infrastruktur, land och miljö; säkerhet, rättvisa och trygghet och ett utmärkt regeringsarbete*. *Dubai Strategic Plan 2015* benämnde knappt stadsplanering och det fanns ytterst lite skrivet om stadsliv och stadsutveckling. Det som lyftes fram var vikten av att ha en ordentlig planering med en strategisk exploatering för att staden skulle fortsätta sin framgång. Dokumentet tog vidare upp att det var viktigt att samordna alla intressenter och optimera markanvändningen. Det beskrevs att traditionella boendeformer för emiratier skulle öka och det skulle samtidigt byggas mer för låg- och mellaninkomsttagare.

Det som *Dubai Strategic Plan 2015* tog upp om förflyttning var att staden skulle erbjuda en trafikinfrastruktur i världsklass. Det övergripande målet var att utveckla väg- och transportsystemet för att underlätta framkomligheten och öka säkerheten. Det här ville man uppnå genom att öka andelen kollektivtrafik och minska andelen privata bilresor. Det har gjorts och kommer göras stora investeringar för att utöka vägnätet och transportkapaciteten. Säkerheten i trafikmiljöer skulle höjas genom bättre utformning. Det fanns inget specifikt skrivet angående offentliga platser.

Shejken för Dubai gjorde 2009 ett uttalande angående *Dubai Strategic Plan 2015* där han sa att tidsmålen eventuellt behöver omarbetas efter den globala finanskrisen för att visionen ska fortsätta vara genomförbar (Dubai eGovernment, 2011, *News Update, Dubai Strategic Plan for 2015 may be revised*). Vi vet inte om en sådan omarbetning har gjorts.

Utöver de två dokument vi läste har det varit svårt att hitta information om det finns visioner och framtidsplaner för den fortsatta expansionen för staden. Det verkade som att Dubai försöker planera och har gett i uppdrag till företag att det ska göras planer. När vi läste artiklar som till exempel *City profile Dubai* (Pacione, 2005) nämndes ofta olika dokument som vi tyckte lät intressanta men när vi sökte efter dem gick de ej att finna. Vi kontaktade *Government of Dubai* och *Dubai Municipality* utan framgång för att beställa planer, visioner och allmän information om stadsutveckling.

Exempel på dokument vi läst om men inte hittat är *Strategic Urban Growth Plan for the Emirate of Dubai (2000-2050)* och *the First Five Year Plan for Dubai Urban Area (2000-2005)* (Bagaeen, 2007). Ett annat dokument som inte fanns publicerat var *Dubai Urban Development Framework* som ska vara framtaget för att realisera målen i *Dubai Strategic Plan 2015* (Expo 2010 Shanghai China, 2009). Det svåra för oss var att få reda på om de här planerna var något de använder sig av idag eller om det bara var fina ord. Det vi kom fram till var att i varje fall en del utredningar har gjorts men att ansvaret nu låg på *Government of Dubai* att genomföra dem. Så var fallet med *Dubai Urban Development Framework*, det fick vi reda på när vi kontaktade ansvarig för dokumentet på WSP group i Australien. Så var också fallet med *Pedestrian Safety and Mobility Action Plan for Dubai*, en plan för säkrare utformning av trafikmiljöer, som Vectura har varit med och arbetat fram (Brobäck, u.å.). Vi fick inget svar från företaget Urbis som också varit med i arbetet att ta fram *Dubai Urban Development Framework*.

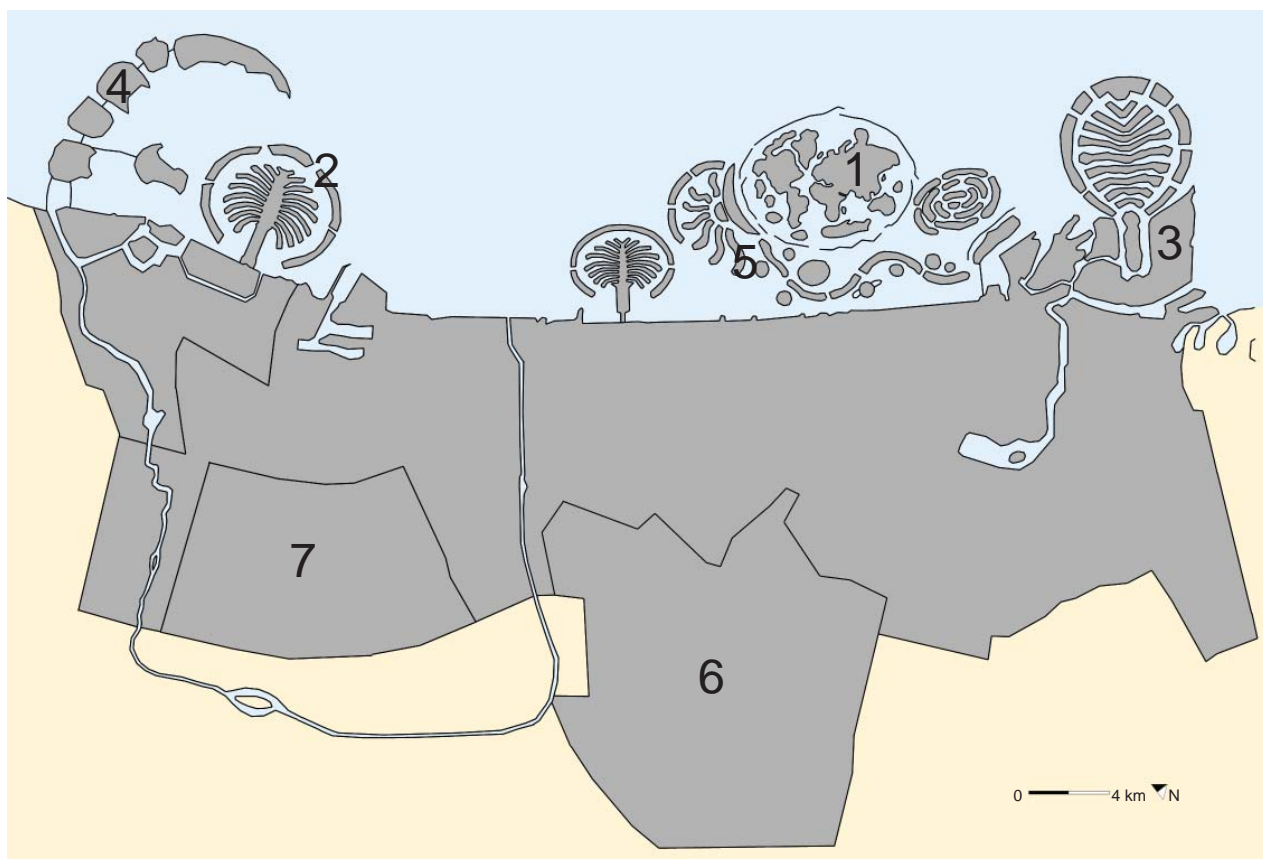
Enligt *Dubai Municipalitys* hemsida finns det riktlinjer framtagna för specifika projekt men de är endast tillgängliga för de delaktiga företagen i projekten (Dubai Municipality, 2011, *Public awareness*).

FRAMTIDA PROJEKT

I *Dubai Municipality Strategic Plan 2010-2014* och *Dubai Strategic Plan 2015* saknas lösningar för hur staden ska utvecklas. I artiklar som vi läst, till exempel Kubat et.al (2009), berättas det dock om projekt som ska byggas. De största är *the World*, *Palm Jebel Ali*, *Palm Deira*, *Waterfront*, *the Universe*, *Dubailand* och *Dubai World Central* (Kubat et.al, 2009).

Att bygga de här projekten är ett sätt att uppnå *Government of Dubais* mål med att attrahera 15 miljoner besökare 2015. Som jämförelse kan nämnas att antalet besökare år 2009 i Stockholm var 2,5 miljoner och i London 14 miljoner (Euromonitor International, 2011). Turistmålet för Dubai kunde vi bland annat läsa om på *Dubai Department of Tourism and Commerce Marketing's* hemsida (2010/2011). Projekten kommer bidra till att stadens yta kommer att öka med 501 km², vilket innebär en fördubbling av dagens yta, till år 2015 vilket är i enlighet med tillväxtmålen för staden (Pacione, 2005). Flera av projekten fokuserar på att utöka Dubais strandlinje som idag är 70 km lång och genom de här projekten utökas den med 1500 km (Bagaeen, 2007).

- 1 THE WORLD
- 2 PALM JEBEL ALI
- 3 PALM DEIRA
- 4 WATERFRONT
- 5 THE UNIVERSE
- 6 DUBAILAND
- 7 DUBAI WORLD CENTRAL

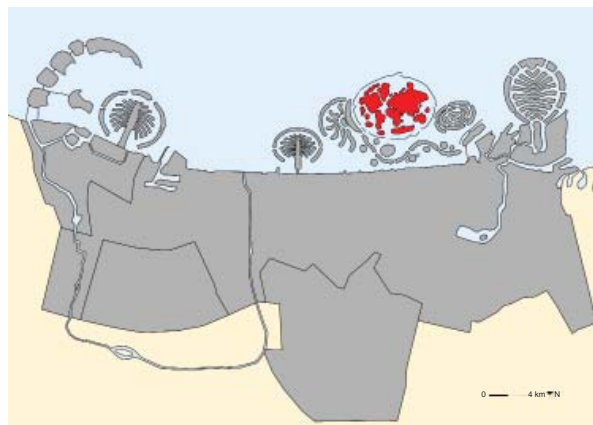


Karta som visar Dubais framtida utbredning.

THE WORLD

The World består av 300 öar som tillsammans formar världskartan. Ögruppen är 6 km lång och 10 km bred och ligger ungefär 4 km från land (Samarai & Qudah, 2007).

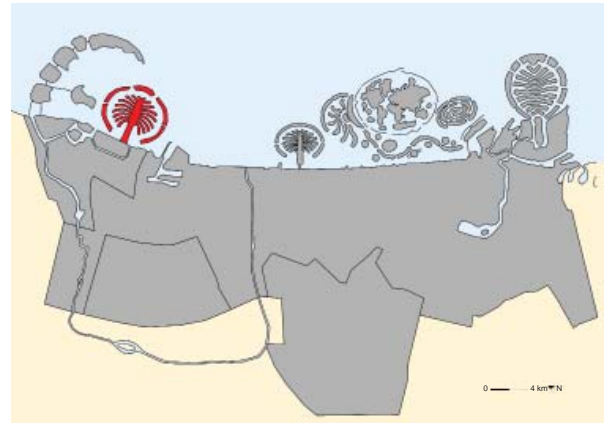
I ett odaterat meddelande på The Worlds hemsida stod det att år 2010 skulle det öppna 40 lyxresorter och att arbetet med The World fortskred enligt tidsplanen (Nakheel, u.å. *A Vision Made Real*). Men i dagsläget bestod de endast av sand förutom en visningsö som var iordninggjord med bebyggelse. Enligt en artikel i *Mail Online* (2010) håller öarna på att sjunka vilket förnekas av byggbolaget.



Visionsbild för projektet The World.

PALM JEBEL ALI

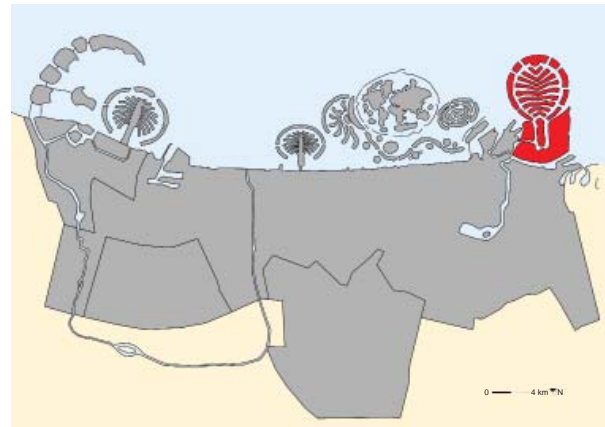
Den andra av de totalt tre tänkta palmöarna är Palm Jebel Ali som från början beräknades vara klar 2010 (Lee & Vlahides, 2008). Arbetet med att lägga ut landmassorna till den 40 km² stora palmen är avslutat (Samarai & Qudah, 2007). Vad vi vet är arbetet avstannat på obestämd framtid. Palm Jebel Ali beräknas få en befolkning på 250 000 människor och vara en nöjesdestination med bland annat *Sea World* (Nakheel, 2009, *Palm Jebel Ali*). På visionsbilder kan vi se att det runt palmen ska finnas öar som formar en dikt skriven av shejk Mohammed (Lee & Vlahides, 2008).



Visionsbild för projektet Palm Jebel Ali.

PALM DEIRA

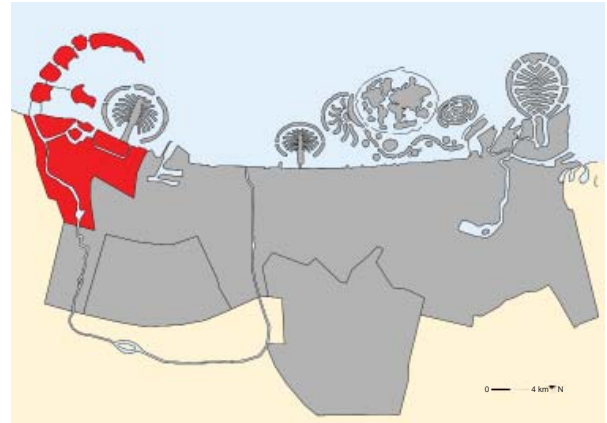
Palm Deira planeras att bli den tredje palmen som vid de första planerna beräknades bli 10 gånger så stor som den första, *Palm Jumeirah*, och på Palm Deira beräknas det bo 1 miljon människor 2020 (Lee & Vlahides, 2008). Arbetet med att lägga ut landmassorna bedömdes år 2007 vara klart 2013 men än så länge är bara de första landmassorna utlagda (Nakheel, 2007, *Palm Deira*).



Visionsbild för projektet Palm Deira.

WATERFRONT

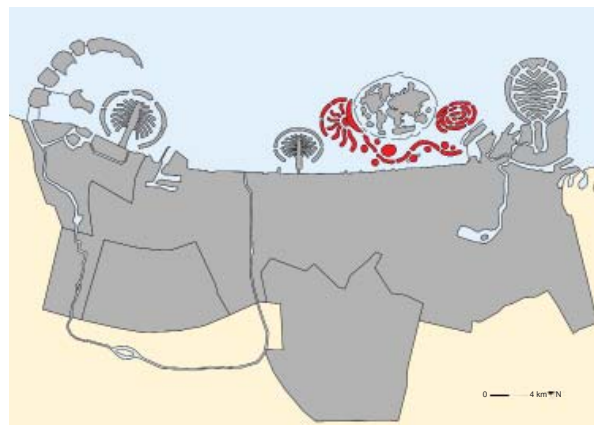
Waterfront är tänkt att bli det största människogjorda projektet i vatten någonsin och kommer bestå av konstgjorda öar och kanaler. Området beräknas bli hem för 1,5 miljoner människor och arbetsplats för 1 miljon människor. För närvarande har arbetet med att lägga ut landmassor påbörjats (Nakheel, 2011, *Waterfront*).



Visionsbild för projektet Waterfront.

THE UNIVERSE

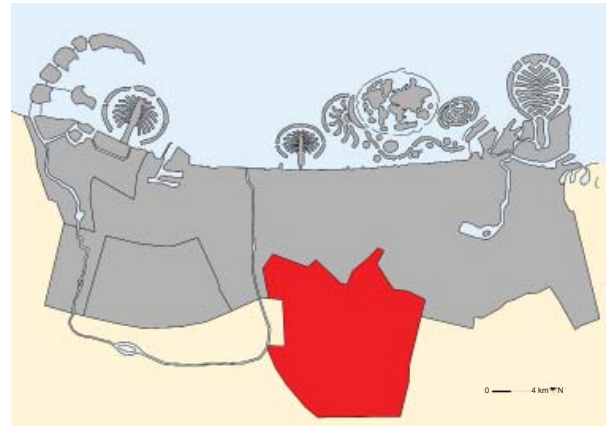
I utrymmet mellan *the World*, *Palm Jumeirah* och *Palm Deira* ska the Universe skapas. Det är en ögrupp som ska bestå av öar i form av solen, månen och planeter (Lee & Vlahides, 2008). På *Nakheel's* hemsida (Nakheel, 2011, *The Universe*) stod det endast att det är ett framtida projekt och igen aktuell status angavs.



Visionsbild för en av öarna i projektet The Universe.

DUBAILAND

Dubailand är samlingsnamnet för 45 projekt som totalt kommer få en yta på 280 km². Det är beräknat att bli det största nöjesresemålet någonsin med 40 000 besökare dagligen. Det ska innehålla 7 olika teman: *parker; kultur och konst; vetenskap och planetarier; sport och sportakademier; välbefinnande och hälsa; shopping och detaljhandel och resorts och hotell*. Dubailand beräknas när projektet är klart få en befolkning på 2,5 miljoner människor (Dubailand, 2007). Under vår studieresa såg vi att flera av projekten som ingår i Dubailand var påbörjade, till exempel *Global Village*.



Visionsbild för projektet Dubailand.

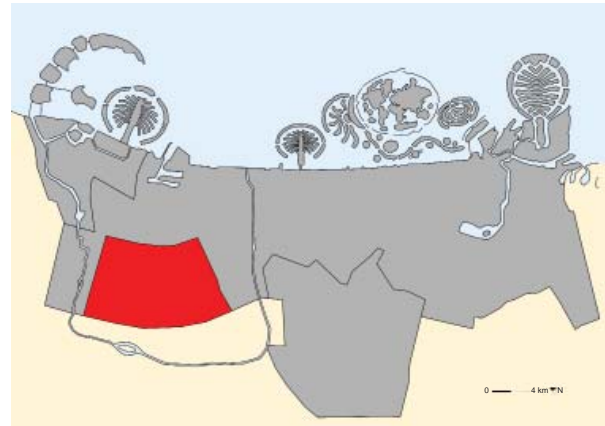
DUBAI WORLD CENTRAL

Dubai World Central är ett av de strategiska initiativ som Dubais regering har tagit för att förstärka Dubais bild som ett internationellt handelscentrum och ett globalt logistiknav. Dubai World Central kommer till ytan bli 140 km² stort (Dubai World Central, 2009, *Home page*).

Det är i Dubai World Central som den nya flygplatsen *Al Maktoum International Airport* ligger och som när den är klar kommer bli världens största i volym och storlek, 10 gånger så stor som Dubais nuvarande flygplats (Dubai World Central, 2009, *DWC Al Maktoum International Airport*).

Dubai World Central kommer även att inrymma två frizoner som är specialiserade på logistik och luftfart (Dubai World Central, 2009, *DWC Free-Zone*). Utöver detta kommer kontor, bostäder, hotell, resorter, skolor, sjukhus, köpcentrum, banker, golfbanor byggas samt boende för anställda i Dubai World Central för att invånarna ska slippa åka in till Dubai (World Central, 2009, *DWC Commercial City*).

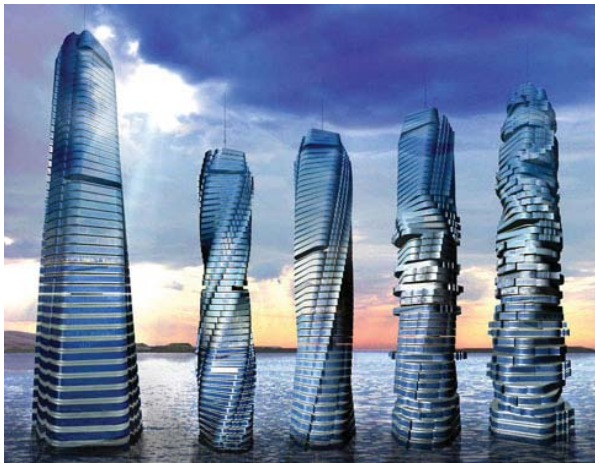
Dubai World Central förväntas kunna rymma en befolkning upp till 1 miljon invånare när det är fullt utvecklat (Samarai, & Qudah, 2007).



Visionsbild för projektet Dubai World Central.

FRAMTIDA BYGGNADER

Vid en sökning på Google med orden *Dubai future* och *Dubai future projects* fick vi upp otroligt många träffar på den ena byggnaden mer häpnadsväckande än den andra.



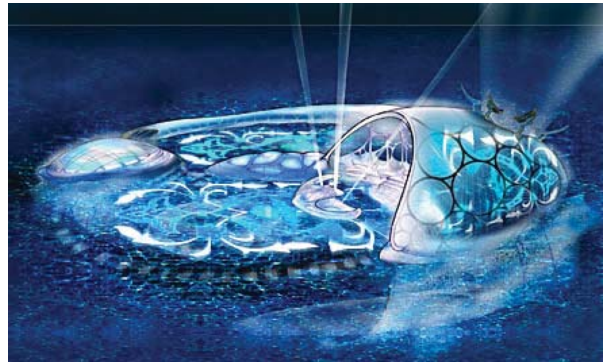
I Dynamic tower kan varje våning rotera.



Dubai towers syftar till att skapa ett nytt dramatiskt landmärke för Dubai.



The Cloud är en stadsdel förhöjd 300 m upp i luften ovanför Dubai. Det konstruktionen molnet vilar på föreställer regn.



Hydropolis - världens första undervattenslyxhotell.



Nakheel tower var tänkt att bli den första byggnaden som når över 1 km över markytan.





BLIR DET VERKLIGHET?

För samtliga projekt var det svårt att hitta information om aktuell status på projekten och deras framtid. Som vi förstod av artikeln *Dubai har kommit ner på jorden* (Rex, 2010) verkar fokus efter finanskrisen 2008-2009 ha flyttats från de stora satsningarna på turism till den gamle shejk Rashids ursprungliga plan att främst satsa på logistik och handel. Arbetet med flygplatsen i projektet Dubai World Central fortgår medan andra mer turistinriktade projekt, som till exempel the Universe, har avstannat. Ytterligare ett exempel på att fokus har skiftat är att planerna på det 1400 meter höga *Nakheel Tower*, som skulle slå Dubais befintliga världsrekord i världens högsta byggnad, har stoppats (Rex, 2010).

REFLEKTION

En orsak till att vi hittade så lite information om stadsplaneringen i Dubai fram till idag och för framtiden kan bero på att det faktiskt inte finns någon övergripande helhetssyn för varken staden eller landet. Förenade arabemiraten är ett ungt land och saknar därmed en gemensam planeringstradition. Det fanns ingen sammankoppling mellan emiraten, det rådde snarare konkurrens dem emellan. Ett exempel på avsaknaden av en helhetssyn var att nästan alla landets emirat hade minst en internationell flygplats för att locka turism och handel. Samma typ av konkurrens hittade man som vi tidigare nämnt mellan stadsdelarna i Dubai. Stadsdelarna var tvungna att konstant hävda sig gentemot varandra för att behålla sin attraktionskraft. Det byggdes stora projekt och de växte upp som svampar ur öken-sanden lite här och var utan koordination. Eftersom staden konkurrerade med sig själv i attraktion frågar vi oss vad som kommer hända med de områden som inte längre kan vara med och konkurrera. Vi såg under vår studieresa att flera av stadens ”äldre” köpcentra hade tappat i dragningskraft och stod tomma. Kommer Dubais ledare i framtiden riva det gamla (även om det gamla bara är byggt för ett par år sedan) och börja på nytt när det gamla har tappat i attraktion? Här tycker vi att det behövs en helhetssyn och en tydlig strategi för att staden ska kunna utvecklas till en sammanhängande och levande stad.

De två dokument som fanns publicerade har inte varit så givande att läsa för vårt examensarbete, de tog ej upp de frågor som vi var intresserade av. Vi kunde inte hitta vilket styrande värde dokumenten hade. *Dubai Municipality Strategic Plan 2010-2014* var knappt värt att nämnas i och med att det bara var en sida långt och fattigt på information.

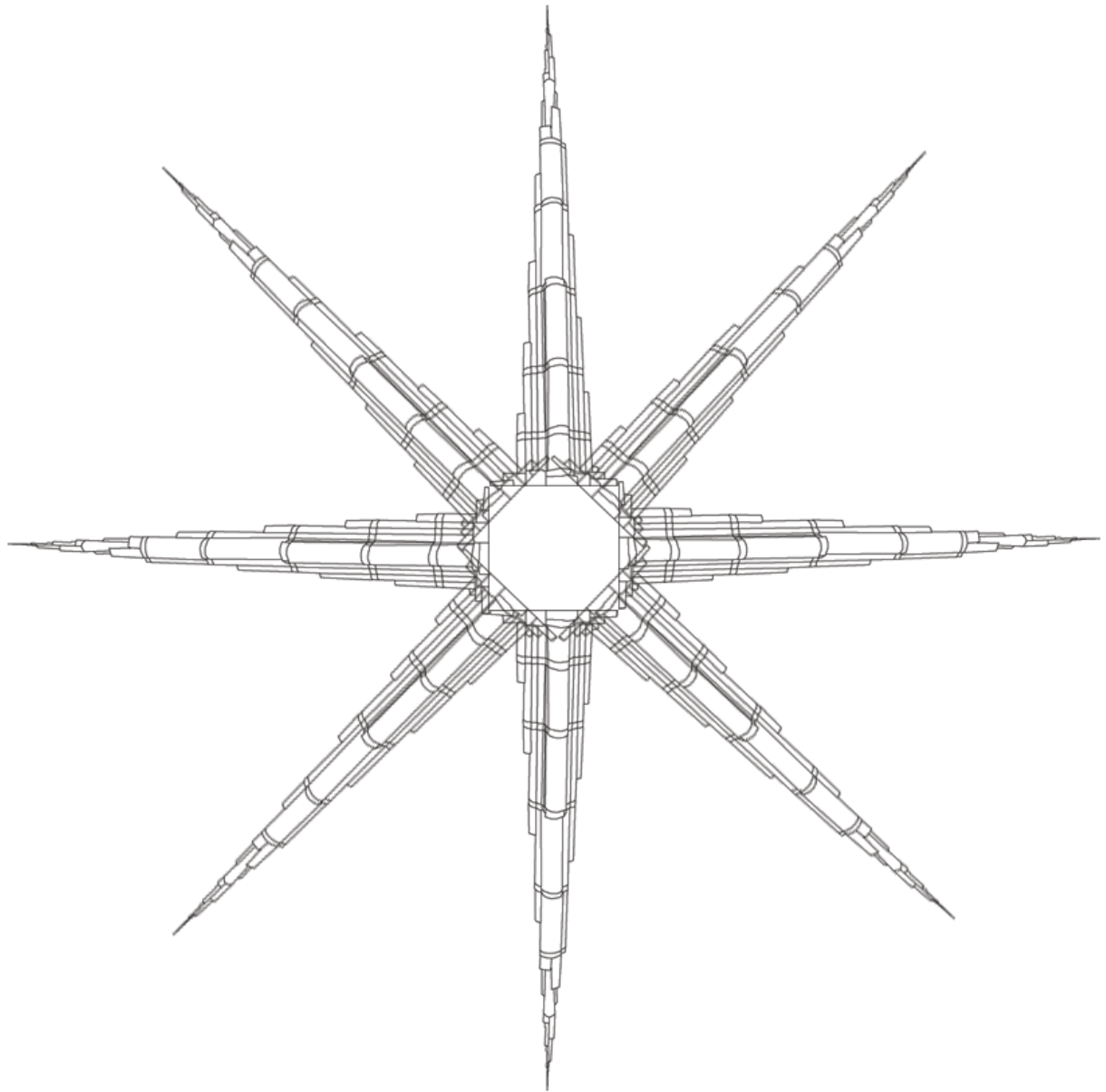
Dubai Strategic Plan 2015 hade ett stort ekonomiskt fokus, det kändes torftigt och det ingav inte någon framtidstro i våra ögon. I dokumentet stod det att *Government of Dubai* ville bygga på sin framgång men sa inte hur de skulle göra. Ett exempel på det var att man ville erbjuda infrastruktur i världsklass, men det stod ingenstans hur de tänkte göra för att nå det målet och vad det innebar. Då de inte publicerade några lösningar på hur de ska förverkliga visionen var det svårt att diskutera huruvida den är realistisk. Vi upplevde dokumentet som en sammanfattning men det framgick inte om så var fallet. Vi blev dock hänvisade till den här versionen av Ramböllanställda i Förenade arab-emiraten. *Dubai Strategic Plan 2015* låg svårtillgäng-

ligt på *Government of Dubais* hemsida och de gjorde ingen reklam för att den fanns. Vi blev tvungna att leta oss fram genom att använda hemsidans sökfunktion för att hitta dokumentet.

Vi fascinerades av mängden häpnadsväckande projekt som de statliga exploateringsföretagen planerade för. Det är dock svårt att diskutera alla dessa spektakulära projekt. Vi vet inte om de bara är idéer ämnade att ge reklam till Dubai eller om de faktiskt är tänkta att genomföras. Oavsett kan man fråga sig om dessa projekt skulle göra Dubai attraktivt på lång sikt? Om vi som besökare efter två veckor tröttnade på alla tokiga projekt, hur är det att bo i Dubai permanent idag och hur kommer det att vara i framtiden om alla dessa projekt genomförs? Återigen känns det som att det kommer byggas för en minoritet bestående av investerare, emiratier och turister. Det är också svårt att se hur de ska lyckas fylla de redan byggda projekten och alla framtida med människor. Vi frågar oss vart alla människor ska komma ifrån som är tänkta att bo i de nya stadsdelarna? Idag har Dubai 1 200 000 invånare och de framtida planerade projekten erbjuder ju boende och arbetsplatser till flera miljoner nya invånare.

Det hade varit väldigt intressant att få reda på mer information om de påbörjade projekten. Vi önskar att det fanns mer uppdaterad information både på exploateringsföretagens egna hemsidor och på regeringens. Vår tro på Dubais varumärke minskade när vi på plats såg att projekt var avstannade när det på hemsidorna stod att de redan skulle ha varit klara. Vi fick en känsla av att regeringen och exploateringsföretagen försökte dölja de negativa följderna av finanskrisen. För att öka trovärdigheten borde de göra en offentlig handlingsplan för Dubais fortsatta utveckling. Det skulle kunna vara ett sätt att locka tillbaka de internationella investerarna.

Att återgå till att även satsa på logistik och handel tror vi är en bra lösning för att bredda ekonomin. Om Dubais nuvarande shejk vill satsa på turism måste han lyckas skapa samma myt och odödlighet i sitt varumärke som till exempel Las Vegas. Annars så kommer Dubai bara vara attraktivt till en annan stad tar över och bygger stora palmformade öar i vattnet eller det högsta och största av allting.



REFERENSSTAD ABU DHABI

STADSUTVECKLING FRAM TILL IDAG

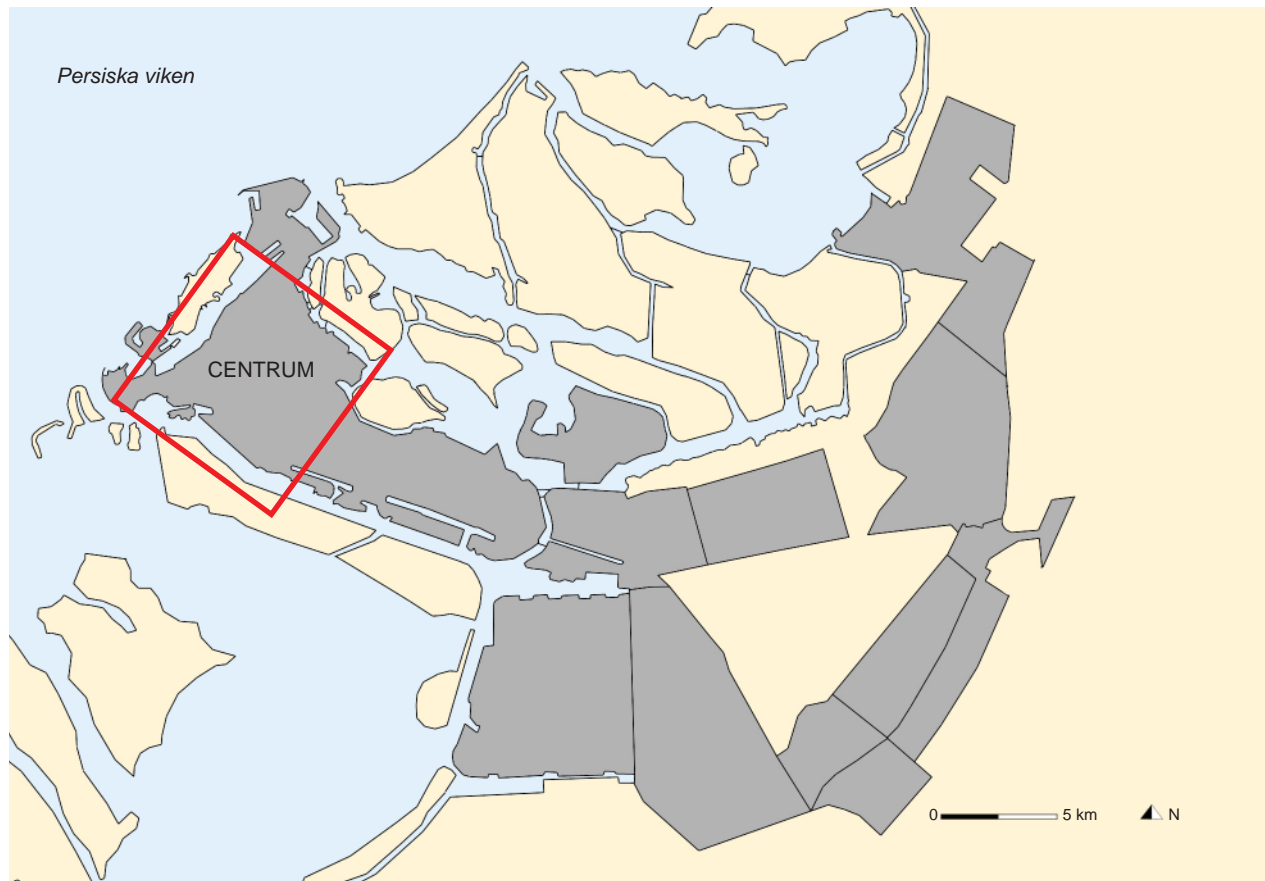
Abu Dhabi stad är beläget på en ö och binds ihop med fastlandet genom flera broar. De första bosättningarna skedde längst ut på ön och expansionen har sedan dess skett inåt land (Alhameli & Alshehhi, 2004). Befolkningens mängd är drygt en halv miljon (Utrikespolitiska Institutet, 2011) och ön har blivit så tätt bebyggd att det inte finns plats för vidare expansion. Därför har Abu Dhabis utveckling de senaste åren skett på fastlandet och på omkringliggande öar (Alhameli & Alshehhi, 2004).

Bebyggelsen på Abu Dhabi ö var sammankopplad och hade en blandning av boende, arbete och nöje. Den här blandningen av funktioner gjorde att det blev ett levande stadsliv. Staden hade ett tydligt centrum som markerades av höghus. När bebyggelsen var blandad blev de höga husen mer speciella och kunde uppskattas mer, något vi saknade i Dubai.

Vi anser att Abu Dhabi är byggt i en mänskligare skala än Dubai. Vi upplevde avstånden i staden som små

eftersom funktionerna låg nära varandra. Det gjorde att man kunde röra sig till fots i staden. Fotgängarna prioriterades mer än i Dubai då till exempel det fanns fler övergångsställen, gångtunnlar och gångbroar. Stadslivet kändes därför mer levande då vi såg fler människor i rörelse.

Abu Dhabi hade likt Dubai många sociala mötesplatser med begränsad tillgänglighet. Det som skiljde Abu Dhabis sociala liv från Dubais var att det i Abu Dhabi även fanns offentliga platser. Det vill säga platser som var helt tillgängliga med varken öppettider eller inträdeskostnader. Det största offentliga området hette *Corniche* och låg längs med vattnet. Där uppehöll sig alla typer av invånare: gästarbetare, turister och emiratier. *Corniche* var uppbyggt av parker av olika slag och det fanns lekplatser, träningsredskap, vattenlek, fontäner, sandstrand, sittplatser, promenadstråk och motionsstråk. Vi upplevde att området var en naturlig träffpunkt med en stor attraktionskraft. Det stod i skarp kontrast till Dubais avsaknad av offentliga platser.



Karta över Abu Dhabi stads utbredning idag, befintliga stadsdelar är markerade med grå färg. Centrum ligger längst ut på ön.

I Abu Dhabi bodde olika samhällsgrupper också skilda åt i sina respektive typiska boendeformer. Skillnaden här var att dessa områden var mindre och låg mer blandat än i Dubai.

I *Vision Magazine 1* (Abu Dhabi Urban Planning Council Magazine, 2010, *Vision Magazine. Issue 1*) stod det att Abu Dhabi numera har en specifik myndighet för stadsutveckling som heter *Urban Planning Council*. Denna myndighet skapades 2007 och är ansvarig för Abu Dhabis stadsutveckling. *Urban Planning Council* arbetar med att ta fram och utveckla visioner, planer och riktlinjer för både nya och befintliga områden. *Urban Planning Councils* huvudsakliga syfte är att förverkliga shejkens visioner. Vi drog därför slutsatsen att shejken av Abu Dhabi, liksom shejken av Dubai, var den huvudsakliga stadsplaneraren. Innan *Urban Planning Council* bildades fanns ingen myndighet med övergripande ansvar för stadens utveckling och det var svårt att hitta äldre planeringsdokument (Abu Dhabi Urban Planning Council Magazine, 2010, *Vision Magazine. Issue 1*).

Sedan *Urban Planning Council* bildades har planer och visioner för staden offentliggjorts. *Urban Planning Council* har varit måna om att visa att de gjort undersökningar på vad som behöver byggas och att de sedan har påbörjat projekt i enlighet med behovet. Det har byggts en hel del de senaste åren i Abu Dhabi men inte i takt med Dubais höga byggtempo. Detta tror vi kan bero på att Abu Dhabi har råd att ta tid på sig, de har oljeresurser kvar i drygt hundra år medan Dubais oljeresurser är på upphällningen.



Bebyggelsen i Abu Dhabis centrum är tät och följer ett rätvinkligt mönster. Strandpromenaden är en av stadens mest populära offentliga platser.



Fontäner och frodig grönska är vanliga inslag i staden.



Sheikh Zayed Mosque är ett av stadens kända landmärken.



Höga byggnader markerar Abu Dhabis centrum.



Fotgängarnas förflyttning underlättas med gångtunnlar.



Den långa strandpromenaden blir en naturlig mötesplats.



Skejtpark i en offentlig park lockar till aktivitet.

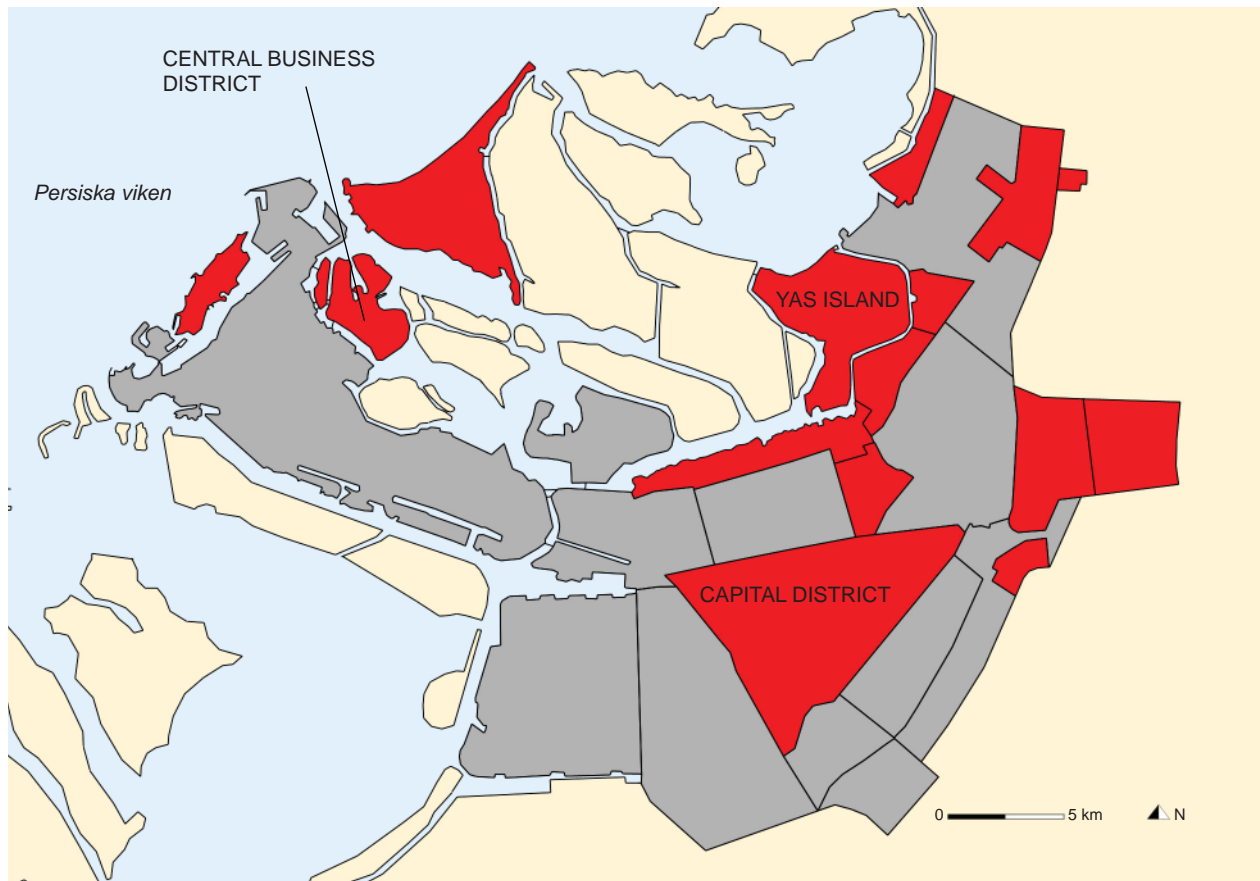
DEN PLANERADE STADSUTVECKLINGEN

Urban Planning Council har tagit fram en vision som heter *Vision 2030* och i den ingick flera dokument på vardera cirka 100 sidor (Abu Dhabi Urban Planning Council, 2010, *Home page*). Bland annat *Urban Structure Framework Plan* som handlade om övergripande stadsplanering, *Urban Street Design Manual* som handlade om gaturummets utformning och *Public Realm Design Manual* som handlade om offentliga platser. Visionsdokumenten visade på en helhetssyn för stadens utveckling. Visionerna gav konceptuella lösningar för den fortsatta stadsutvecklingen med hög detaljeringsgrad.

Det var tydligt att *Urban Planning Council* ville nå ut till allmänheten med sin vision och använde sig av flera kanaler utöver dokumenten, till exempel filmer, magasin och informationstavlor uppsatta i staden. Filmerna vi såg motsvarade dokumenten som ingick i *Vision 2030* men presenterades visuellt. Två magasin

som vi läste var *Vision Magazine nummer 1* och *2* som presenterade aktuella projekt i staden (Abu Dhabi Urban Planning Council Magazine, 2010, *Vision Magazine. Issue 1 & 2*). Vi tror att Abu Dhabi bildade myndigheten *Urban Planning Council* för att skapa trovärdighet för sin stadsutveckling. Att Abu Dhabi tycker det är så viktigt att nå ut till allmänheten, både nationellt och internationellt, menar vi beror på att Dubai har tappat sin trovärdighet just på grund av bristen på öppenhet inför den framtida utvecklingen.

I *Urban Structure Framework Plan* (Abu Dhabi Urban Planning Council, 2010, *Urban Structure Framework Plan*) stod det att Abu Dhabi planerar att bli en modern arabisk stad och ett internationellt viktigt centrum. Det poängterades att exploateringen av staden ska stämma överens med det verkliga behovet och staden ska ha en kontrollerad utveckling. Det planerades för fler bostäder och kontor då invånarna i Abu Dhabi i dags-



Karta över Abu Dhabi stads framtida utbredning, nya stadsdelar är markerade med rött.

läget var trångbodda och det saknades ändamålsenliga lokaler. Till exempel hade Ramböll sitt kontor i en liten tvåplansvilla.

Det var tydligt att visionen prioriterade stadslivet då den har människorna i staden som sitt största fokus. Det innebar bland annat att fotgängarmiljön ska vara attraktiv och det ska finnas olika typer av offentliga platser. I *Urban Street Design Manual* (Abu Dhabi Urban Planning Council, 2010, *Urban Street Design Manual*) läste vi att gaturummen var en viktig offentlig resurs som ska vara levande och vara attraktivt för alla invånare och turister. Gaturummens design ska uppmuntra till användandet av alternativa färdssätt till bilen och attrahera fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter.

Vidare i *Urban Structure Framework Plan* stod det att alla områden i staden ska vara attraktiva att bo i och befintliga bostadsområdena ska rustas upp omgående samtidigt som nya stadsdelar byggs. Abu Dhabi la stor vikt vid bevarandet av stadssilhuetten. Ny byggnation ska inte täcka befintliga siktlinjer och det fanns en reglering av hushöjder. Vi upplevde att ett liknande förhållningsätt saknades i Dubai där skyskraporna stod i princip på varandra.



Visionsbild som visar hur metron blir en del av stadsbilden.



Visionsbild som visar ett framtida kvarter.



Visionsbild som visar fotgängarnas prioritering i gaturummet.

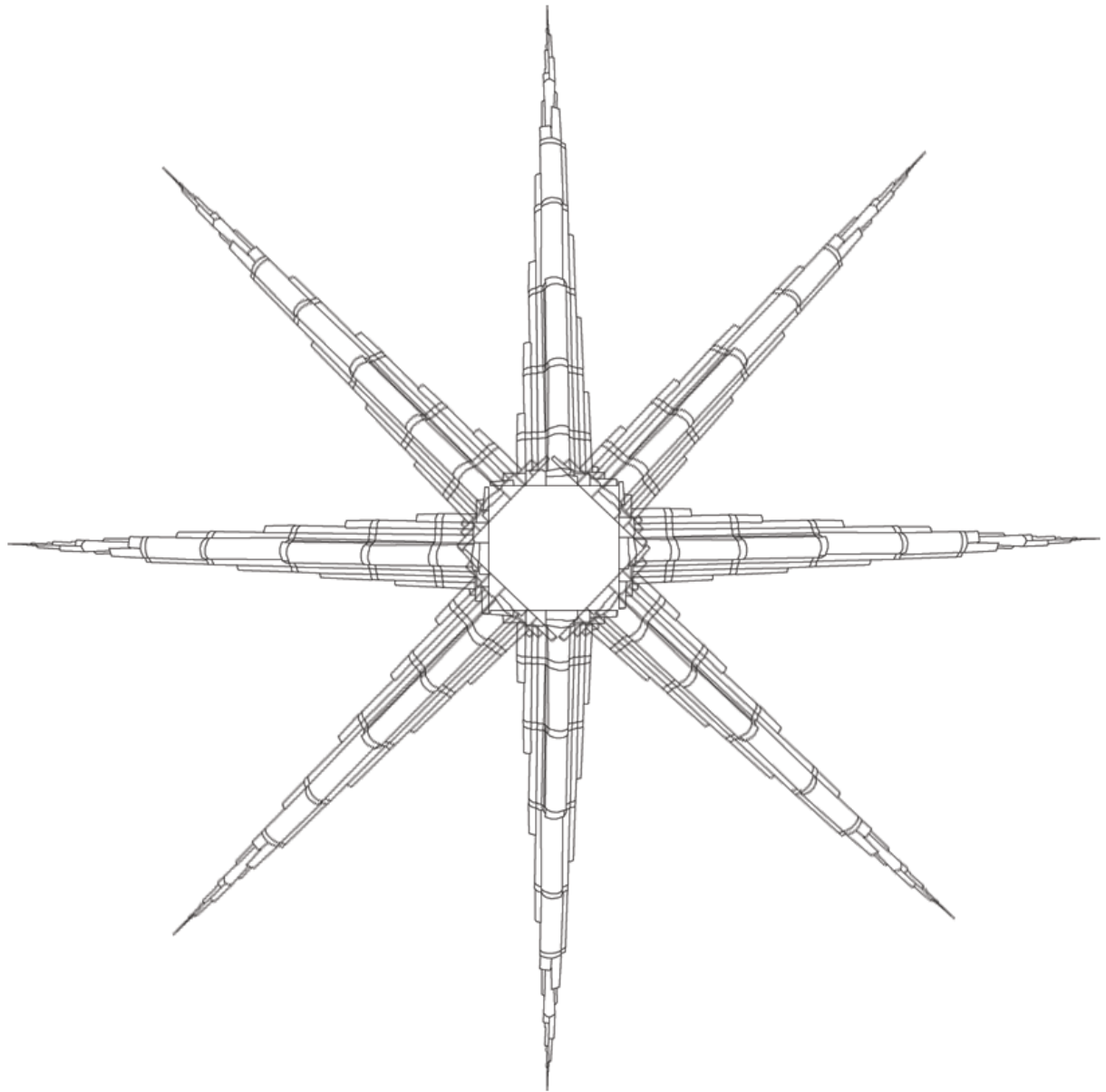
Vision 2030 planerade för en exploatering av Abu Dhabi i två större faser. I *Urban Structure Framework Plan* läste vi om den första fasen som sträcker sig till 2015 och den senare fasen som tar vid 2015 och sträcker sig till 2030. I den tidiga fasen sätter man det stor-skaliga ramverket för framtiden. Två större stadskärnor ska byggas under denna fas: *Capital District* och *Central Business District*. Capital District ska bli det politiska centrumet för staden och för hela Förenade arabemiraten med regeringsbyggnader, institutioner och ambassader. Här ska det kunna bo knappt 400 000 invånare och kunna ta emot ytterligare 800 000 dagliga besökare. Central Business District kommer bli stadens centrum för handel, finans och kommers. Här kommer det kunna bo 30 000 personer och ge plats för 70 000 dagliga besökare. Den senare fasen, mellan 2015 och 2030, tar upp hur man ska bemöta den snabbt växande ekonomin och folkmängden.

Vision 2030 visade en framtidstro för staden. Det verkade som att Abu Dhabi påbörjat en omställningsprocess för att minska oljeberoendet då lösningar gavs på hur staden ska bli attraktiv att bo i och besöka i framtiden. Abu Dhabis rykte svärtades ner lite av Dubais krasch i och med finanskrisen. Det ska bli intressant att se om Abu Dhabi kan få samma ekonomiska framgång som Dubai haft. Det var lättare att tro

på Abu Dhabis framtid eftersom de hade en tydligare vision för stadsutvecklingen än Dubai. Dock antar vi att även Abu Dhabi har varit tvungna att revidera tidsmålen för sin vision. Från vad vi såg på vår studie-resa verkar det orimligt att två nya stadskärnor ska stå helt klara till 2015.



Visionsbild som visar Capital Districts strikta geometriska utformning.



AVSLUTANDE DISKUSSION

Är Dubai ett framgångsrecept eller dårskap? Både ja och nej, det beror på vem man frågar och vems intressen man vill ta tillvara. Vi, som besökande landskapsarkitekter, är kluvna. Staden har haft en otrolig ekonomisk framgång och lockat besökare från hela världen. Vi ifrågasätter dock metoderna för att nå denna framgång då stadsutvecklingen är helt beroende av utnyttjandet av lågavlönade gästarbetare. Att expandera staden så snabbt utifrån ekonomiska spekulationer och inte se till behovet har lett till att många av stadens skyskrapor ekar tomma, precis som stadskassan.

Bristen på övergripande planering ser vi som ett stort hot för den framtida stadsutvecklingen i Dubai. Vi tror dock att Dubai har potential att bli ett framgångsrecept om det satsas på en övergripande stadsplanering och att dessa planer offentliggörs. På så sätt kan utländska investerare få tillbaka förtroendet och återvända och fortsätta investera sina pengar i Dubai. Emellertid måste villkoren och levnadsförhållandena bli bättre för gästarbetarna så att alla stadens invånare kan ta del av framgången.

Det skulle vara spännande att besöka Dubai igen om 10-20 år för att se om det är en välmående och fungerande stad!

SYFTE

Att beskriva stadsutvecklingen i Dubai genom att svara på nedanstående frågor:

Hur har Dubai stad utvecklats från och med oljans upptäckt fram till idag? Vi undersöker statskicket påverkan på stadsutvecklingen och hur stadslivet ser ut med fokus på var människorna bor, hur de förflyttar sig och var de träffas.

Hur ser den övergripande planeringen ut för Dubais framtida stadsutveckling? Vi studerar visionsdokument framtagna av Dubais myndigheter.

Resultatet beskriver och diskuterar vi ur en besökares perspektiv och vår förhoppning är att examensarbetet kommer att vara intressant för både studenter och yrkesverksamma inom landskapsarkitektur, stadsplanering, samhällsbyggnad, trafikplanering och arkitektur.

TANKAR SOM VÄCKTS UNDER ARBETET

Att skriva ett examensarbete om Dubai har varit spännande och lärorikt men också en utmaning. Innan vi började med examensarbetet visste vi inte mycket mer om Dubai än att det var en stad som haft en explosionsartad stadsutveckling tack var sina oljefyndigheter. I och med att vårt arbete fortskred insåg vi statsskicket betydelse för denna utveckling. Dubais snabba utveckling hade inte varit möjlig i en västerländsk demokrati. För oss från Sverige med vår planeringstradition och våra beslutsprocesser verkade det helt ofattbart att de kunde bygga Dubai på bara ett halvt sekel. I mitten på 1900-talet var Dubais yta 3,5 km² och i början på 2000-talet var ytan 605 km².

Ett gemensamt drag både för Dubais och Abu Dhabis nya stadsdelar är att de har en stor tonvikt på planestetik. En sådan storskalig makt demonstration med starka barocka influenser så som geometriska former med långa siktlinjer är något ovan för svenska betraktare. Eftersom projekten ska säljas in till privata finansierare tror vi att det förenklar om projekten har ett tydligt formspråk som det går snabbt att förstå även för de som är ovana att se planer. Det går även snabbt att producera denna typ av planer. Tyngdpunkten ligger på fågelperspektivet anser vi medan samma vikt inte läggs på hur det faktiskt ser ut och upplevs i marknivå.

I Sverige kan vi ibland känna oss frustrerade över att stadsutvecklingen går långsamt. Till exempel arbetet med ombyggnationen av Slussen i Stockholm är fortfarande efter flera år i planeringsstadiet. I Dubai däremot hann projekt knappt presenteras innan de började byggas. I och med deras statsskick så slapp projekten försenas av överklaganden som tog tid. Vi är glada att vi bor i ett land där vi kan vara med och påverka vår stads utveckling. Här tar processerna i och för sig längre tid men det som byggs speglar ett behov och invånarnas intressen i större utsträckning. Självklart kan det även i Sverige förekomma spekulativa projekt, till exempel *Dragon Gate* i Älvkarleby, men vi anser att det är i en helt annan skala och nivå än i Dubai.

ARBETSMETOD

Det har verkligen varit frustrerande att inte få tillgång till det material som vi tror finns. Vi hade större tilltro att myndigheter i Dubai skulle ha information mer lätt-tillgängligt publicerat på hemsidor. Det var kanske naivt av oss att tro att ett land med så pass annorlunda statsskick än Sverige skulle ha information och mate-

rial offentligt över huvud taget. Beslut från myndigheter offentliggjordes inte, samhällsinformation var svårtillgänglig och det var svårt att få kontakt med myndigheter. Det var svårt att hitta och navigera på deras hemsidor som ofta hade lovande rubriker men saknade textinnehåll. Till exempel kunde vi inte hitta enkla fakta som befolkningsmängd. Dessutom var det lilla material som fanns publicerat innehållsfattigt och reklamlikt. Dokumenten publicerade av myndigheter i Förenade arabemiraten använde väldigt dramatiska ord som *spektakulärt* och *magnifikt*. För oss från Sverige var det ovant, här är det upp till läsaren att avgöra om det är magnifikt, vi talar inte om för någon vad den ska tycka.

Vi fick lägga större vikt än vad vi tänkt oss vid att söka information från internationella källor. Mycket tid gick åt till att testa oss fram bland olika databaser och hur vi skulle använda dem för att få relevanta sökresultat. Många artiklar hade motstridiga uppgifter och var skrivna framförallt innan finanskrisen 2008-2009. Vi var tvungna att leta flera artiklar inom samma ämne för att få fakta bekräftad. Detta ledde till att litteraturstudien upptog en större del av examensarbetets tid än väntat. I efterhand är vi glada över att vi läste så pass många artiklar som vi gjorde, vi känner att vi fått en bred kunskap om vårt ämne.

Att göra en litteraturstudie i kombination med en studieresa var värdefullt då vi fick en ökad förståelse för stadsutvecklingen i Dubai. Det gav oss en förstahandsupplevelse som hjälpte oss att värdera källorna i vår litteraturstudie. Till exempel information om framtida projekt där vi på plats kunde se status på dem då information inte var uppdaterad på projektens hemsidor och i artiklar. Genom att träffa yrkesverksamma stadsplanerare på plats fick vi snabbt en förståelse för Dubais och Abu Dhabis stadsutveckling och hur stadsplaneringen går till. Samma förståelse hade varit svår att läsa sig till. Det var värdefullt att träffa olika typer av gästarbetare då vi fick en ökad insikt av hur det är att bo och arbeta i dessa städer.

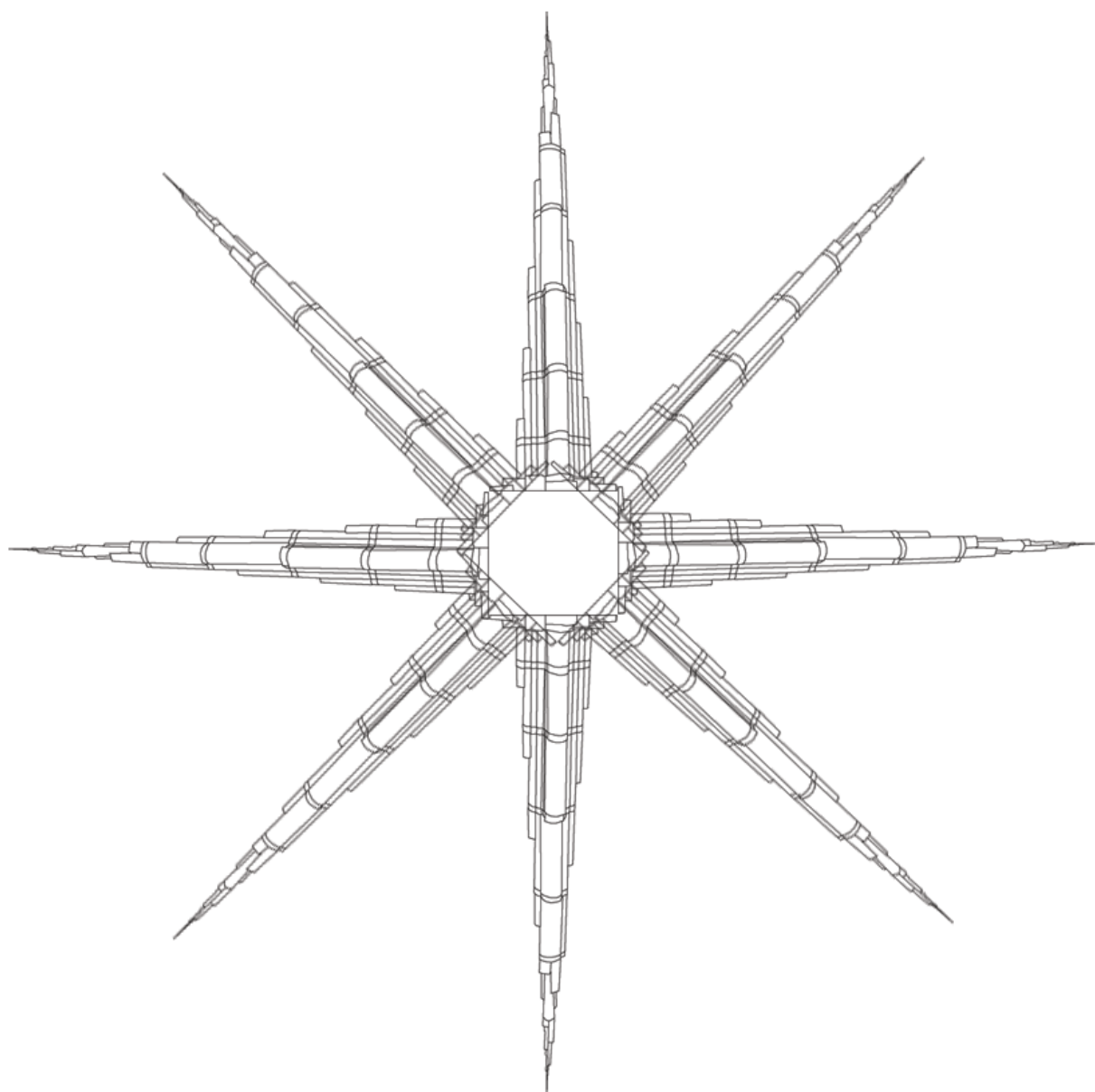
Att besöka Förenade arabemiraten i dryga två veckor gjorde att vi hann göra platsbesök i flera av Dubais stadsdelar. Därigenom fick vi en bred bild av stadens invånare och stadsliv. Att besöka och använda Abu Dhabi som referensstad var värdefullt då vi kunde sätta Dubai i relation till en stad i samma land med många liknande förutsättningar som statsskick och oljefyndigheter.

Vi var nöjda med studieresans plats i tiden. Att göra en studieresa i examensarbetets början gjorde att vi kunde inhämta en stor mängd information som var nödvändig för det fortsatta arbetet. En nackdel med att göra resan så tidigt var att det dök upp nya frågor under arbetets gång. Vi trodde att vi efter studieresan skulle kunna få hjälp och svar på frågor genom att maila till myndigheterna i Dubai. Det visade sig vara mycket svårt då de inte svarade på mail. Arabvärldens avsaknad på offentlighetstradition bekräftades i artikeln *Urban Planning in Eastern Arabia* (Melamid, 1980). Nu i efterhand anser vi att det optimala hade varit att vara en längre period i Dubai eller att göra en till studieresa en bit in i examensarbetet för att besöka myndigheterna på plats och skapa en direkt kontakt.

NYA FRÅGOR

Dubai är en intressant stad på många sätt. Under vårt examensarbete har nya frågor väckts, till exempel hur den snabba expansionen påverkar miljön. Det diskuteras mer och mer, bland annat av Hadjri (2005), hur ekologiskt hållbara städer som Dubai och Abu Dhabi är. Enligt *Living Planet Report 2008* från Världsnaturfonden (2010) har Förenade arabemiraten det största ekologiska fotavtrycket i världen. År 2005 var Dubais ekologiska fotavtryck 9,5 hektar per person. Jordens kapacitet var samma år 2,1 hektar per person och bara det var 30 % mer än jordens kapacitet. Vi ställer oss frågande till hur klokt det egentligen är att bygga moderna storstäder i västerländsk stil mitt i öknen? Stora glasbyggnader kräver enorma kylanläggningar. Bevattning av alla gräsmattor och planteringar slukar enorma mängder vatten. Avsaltningen av havsvatten, som används för detta ändamål, konsumerar mycket energi. Den här ekologiska hållbarhetsaspekten skulle kunna vara en fortsatt utveckling på vårt examensarbete.

En annan möjlig utveckling skulle kunna vara att jämföra Dubai med andra stora och snabbt växande städer som till exempel Shanghai. Kina har ju på samma sätt som Förenade arabemiraten gått från ett u-land till ett i-land snabbt. Båda länderna saknar ett demokratiskt styrelseskick. Det skulle vara intressant att undersöka om det i Shanghai byggs efter behov eller som i Dubai på spekulationsbasis?



KÄLLOR

- Abu Dhabi Urban Planning Council (2010). *Home page*. [online] Tillgänglig: <http://www.upc.gov.ae/> [2011-09-03]
- Abu Dhabi Urban Planning Council (2010). *Urban Street Design Manual*. [online] Tillgänglig: <http://www.upc.gov.ae/guidelines/urban-street-design-manual.aspx?lang=en-US> [2011-02-17]
- Abu Dhabi Urban Planning Council (2010). *Urban Structure Framework Plan*. [online] Tillgänglig: <http://www.upc.gov.ae/abu-dhabi-2030/capital-2030.aspx?lang=en-US> [2011-02-17]
- Abu Dhabi Urban Planning Council Magazine (2010). *Vision Magazine. Issue 1*. [online] Tillgänglig: <http://www.upc.gov.ae/template/upc/pdf/the-vision-magazine-eng1.pdf> [2011-09-03]
- Abu Dhabi Urban Planning Council Magazine (2010). *Vision Magazine. Issue 2*. [online] Tillgänglig: <http://www.upc.gov.ae/template/upc/pdf/the-vision-magazine-eng2.pdf> [2011-09-03]
- Alhameli, C.M.S. & Alshehhi, M.A.M. (2004). Images are an outstanding evidence on rapid development “a perfect example from United Arab Emirates (UAE)”. [Elektronisk] *XXth ISPRS Congress Geo-Imagery Bridging Continents. Commission II* ss. 483-488. Istanbul, Turkiet 12-23 juli 2004. Tillgänglig: <http://www.isprs.org/proceedings/XXXV/congress/comm2/papers/177.pdf> [2011-05-13]
- Al-Zubaidi, M.S. & Sabie, K.K. (2005). Sustainable Transportation in United Arab Emirates. *Global Built Environment Review*, vol. 5, no. 2, ss. 63-73.
- Bagaeen, S. (2007). Brand Dubai: The Instant City; or the Instantly Recognizable City. *International Planning Studies*, vol. 12, no. 2, ss. 173-197.
- Bloch, R. (2010). Dubai's Long Goodbye. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 34.4, ss. 943-951.
- Broback, E. (u.å.). Dubais fotgängare lever farligt. [elektronisk] *Vectura*. Tillgänglig: <http://www.vectura.se/sv/Om-Vectura/Vecturum---Var-kundtidning/Artiklar/Dubais-fotgangare-lever-farligt/> [2011-05-04]
- Dokument utifrån (2011). *Mardröm i sagolandet*. [TV-program] Sveriges Television, SVT 2 23 jan 2011.
- Dubai Department of Tourism and Commerce Marketing (2010/2011). *Background* [online] Tillgänglig: <http://www.dubaitourism.ae/background> [2011-05-30]
- Dubai eGovernment (2011-03-23). *Dubai Strategic Plan 2015*. [online] Tillgänglig: http://www.dubai.ae/opt/CM-SCContent/Active/Shared/Files/DEG_docs/Dubai_Strategic_Plan_2015.pdf [2011-03-23]
- Dubai eGovernment (2011-03-23). *News Update, Dubai Strategic Plan for 2015 may be revised* [online] Tillgänglig: http://www.dubai.ae/en.portal?topic,hm_dxbstgplan,0,&_nfpb=true&_pageLabel=misc [2011-03-23]
- Dubai eGovernment (2011-03-23). *Roads and Transport Authority* [online] Tillgänglig: http://www.dubai.ae/en.portal?topic,RTADEG,0,&_nfpb=true&_pageLabel=dept [2011-03-23]
- Dubailand (2007). *Facts & Figures* [online] Tillgänglig: http://www.dubailand.ae/facts_figures.html [2011-05-19]
- Dubai Metro (u.å.). [online] Tillgänglig: <http://dubaimetro.eu/about-dubai-metro> [2011-05-05] Sökväg: About metro/Dubai Metro quick guide/

Dubai Municipality (2011-03-24). *Directors Word*. [online] Tillgänglig: http://login.dm.gov.ae/wps/portal!/ut/p/b1/jY_LDoIwFES_hS_oveW2whIChSZKFxWUbggLYzA8NsbvF9mpEZndJOckM8yxGkVIAgVHdmZubB_dtb-1309j2r-5kUwpjUOUcILAEOuVVtrM2JsFnoH4D5DEEffB9QzaZK9_mF4aXijRiIFMELnOK95WGLPG3-fAjEfzz-T8x9IN8PFmBt4gKsbCjyabiwwfVKhfpGkec9ARga4i8!/dl4/d5/L0IDU0IKSWdrbUEhIS9JRFJBQUlpQ2dBek15cX-chLzRKQ2IEb01OdEJqdEJIZmxDRUEhL1o3X1U1T08xRkgyMDA4UzQwSUUyVkc3U1NCQ1AyLzA!/?WCM_PORTLET=PC_Z7_U5OO1FH2008S40IE2VG7SSBCP2000000_WCM&WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/dmcontenten/home/extrainformation/ppd_directors_word [2011-03-24]

Dubai Municipality (2011-03-24). *Dubai Municipality Strategic Plan 2010-2014*. [online] Tillgänglig: http://login.dm.gov.ae/wps/wcm/connect/d7bea4804613c51582169a0c39f29ff7/Strategic_plan_2010_2014_Dubai_Municipality.pdf?MOD=AJPERES [2011-03-24]

Dubai Municipality (2011-03-24). *Living in Dubai*. [online] Tillgänglig: http://login.dm.gov.ae/wps/portal/CommonPageEn?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/dmcontenten/Home/Common/LivingInDubai [2011-03-24]

Dubai Municipality (2011-05-03). *Planning Department*. [online] Tillgänglig: http://login.dm.gov.ae/wps/portal/DepartmentHomePageEn?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/dmcontenten/Home/DepartmentHomePages/15&deptid=DMDesign/15 [2011-05-04]

Dubai Municipality (2011). *Public awareness* [online] Tillgänglig: http://login.dm.gov.ae/wps/portal!/ut/p/b1/jY_LDoIwFES_hS_o7e2lwBICChSZKFxWUbgwLYzA8NsbvF9mpEZndJOckM8yxhgQFICPk7MTc2D66a3v-vprHtX93Jc-Ubw1WBAKEl0BnWeWBtQj7OQPMGyEMEei-EIZvOFbf5pcFKkeY8lBkHlAUlu1pDnoptPvxIDP_8I3MfyPeDBVibuAArG8piGi5scL1Skb5R7HIPEXR5Dg!/dl4/d5/L0IDU0IKSWdrbUEhIS9JRFJBQUlpQ2dBek15cX-chLzRKQ2IEb01OdEJqdEJIZmxDRUEhL1o3X1U1T08xRkgyMDA4UzQwSUUyVkc3U1NCQ1AyLzA!/?WCM_PORTLET=PC_Z7_U5OO1FH2008S40IE2VG7SSBCP2000000_WCM&WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/dmcontenten/home/extrainformation/pd_awareness [2011-09-03]

Dubai Taxi Corporation (2010). *DTC Fleet*. [online] Tillgänglig: http://dtc.dubai.ae/en.portal?dtcfleet,Article_000014,1,&_nfpb=true&_pageLabel=view [2011-03-23]

Dubai World Central (2009). *DWC Al Maktoum International Airport* [online] Tillgänglig: http://www.dwc.ae/web/DWC_Elements_DWC_AlMaktoum_International_Airport.html [2011-05-19]

Dubai World Central (2009). *DWC Commercial City* [online] Tillgänglig: http://www.dwc.ae/site/DWC_Elements_DWC_RealEstate_deps.html [2011-05-19]

Dubai World Central (2009). *DWC Free-Zone* [online] Tillgänglig: http://www.dwc.ae/web/DWC_Elements_DWC_FreeZone.html [2011-05-19]

Dubai World Central (2009). *Home page* [online] Tillgänglig: <http://www.dwc.ae/web/index.html> [2011-05-19]

Embassy of the United Arab Emirates Stockholm. *Home page*. [online] Tillgänglig: <http://www.uaeembassy.se/> Sökväg: UAE - Government [2011-04-18]

Euromonitor International (2011). *Euromonitor International's top city destinations ranking* [online] Tillgänglig: <http://blog.euromonitor.com/2011/01/euromonitor-internationals-top-city-destinations-ranking.html> [2011-10-09]

Expo 2010 Shanghai China (2009). *United Arab Emirates* [online] Tillgänglig: <http://expo2010.uaeinteract.com/BetterCities/UrbanPlanning.aspx> [2011-05-04]

Government of Dubai (2011-03-24). *Dubai Strategic Plan 2015*. [online] Tillgänglig: http://www.dubai.ae/en.portal?topic,hm_dxbstgplan,0,&_nfpb=true&_pageLabel=misc [2011-03-24]

Guinness world records (2011) [online] Tillgänglig: <http://www.guinnessworldrecords.com/Search/rdb.aspx?q=largest+OR+fastest+OR+smallest+OR+longest> [2011-05-04] Sökväg: United arab emirates

Hadjri, K. (2005). Dubai's new urban landscape: a critical look at its emerging housing forms. [Elektronisk] XXX-III IAHS World Congress on Housing Transforming Housing Enviroments through Design. Pretoria, South Africa, 27-30 september 2005. Tillgänglig: <http://www.up.ac.za/dspace/bitstream/2263/10303/1/DUBAI%e2%80%99S%20NEW%20URBAN%20LANDSCAPE%20A%20CRITICAL%20LOOK%20AT.pdf> [2011-06-05]

Heimerson, S. (2010). Bye bye, Dubai! [Elektronisk] Vi, nr 4. Tillgänglig: ArtikelSök. [2011-05-09]

Hyltmark, K. & Fredriksson, U. (1998). *Förenade arabemiraten Piratkusten*. Damaskus: Fenicia publishing house.

Johansson, M. (2009). *Dubai - ett bildspel genom landskap och stad*. [Elektronisk] Reserapport. Tillgänglig: <http://www.arkitekt.se/s47739/f8521> [2011-05-05]

Katodrytis, G. (2005). Metropolitan Dubai and the Rise of Architectural Fantasy. [Elektronisk] *Planum magazine*. Tillgänglig: <http://www.planum.net/trasformations-around-the-world/metropolitan-dubai-and-the-rise-of-architectural-fantasy> [2011-09-05]

Khalaf, S. (2006). The evolution of the Gulf city type, oil and globalization. I: Fox, J.W., Mourtada-Sabbah, N. & al-Mutawa, M. (red:er.), *Globalization and the Gulf*. Abingdon: Routledge, ss. 244-265.

Kubat, A.S., Guney, Y.I., Ozer, O., Topcu, M. & Bayraktar, S. (2009). The Effects of the New Development Projects on the Urban Macroform of Dubai. A Syntactic Evaluation. [Elektronisk] I: Koch, D., Marcus, L. & Steen, J. (red:er.), *7th International Space Syntax Symposium*, ref 060. Stockholm 8-11 juni 2009. Tillgänglig: http://www.sss7.org/Proceedings/05%20Spatial%20Morphology%20and%20Urban%20Growth/S060_Kubat_Guney_Ozer_Topcu_Bayraktar.pdf [2011-04-04]

Lee, M. & Vlahides, J.A. (2008). *Dubai city guide*. (5:e upplagan). Lonely planet publications.

Lindh, B. (2009). Dubai i kris får stöd av Abu Dhabi. [Elektronisk] *Svenska Dagbladet*, 15 dec. Tillgänglig: http://www.svd.se/naringsliv/dubai-i-kris-far-stod-av-abu-dhabi_3941143.svd [2011-09-11]

Mail Online (2011). *The end of The World: Dubai island development sinks back into sea after being scuppered by financial crisis*. [online] Tillgänglig: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1349532/Dubai-islands-falling-sea-Dubai-World-sinks-fund-crisis.html#> [2011-05-19]

Melamid, A. (1980). Urban Planning in Eastern Arabia. *Geographical Review*, vol. 70, no. 4, ss. 473-477.

Nakheel (u.å.). *A Vision Made Real* [online] Tillgänglig: <http://www.theworld.ae/postcard/> [2011-05-19]

Nakheel (2007). *Facts and Statistics* [online] Tillgänglig: <http://www.thepalm.ae/jumeirah/engineering/facts-and-statistics/> [2011-05-05]

Nakheel (2007). *Palm Deira* [online] Tillgänglig: <http://www.pd.ae>. Sökväg: Media Center, News, Nakheel to reveal plans for new era of waterfront develop... [2011-02-19]

Nakheel (2007). *Vision* [online] Tillgänglig: <http://www.thepalm.ae/vision.html> [2011-05-19]

Nakheel (2009). *Palm Jebel Ali* [online] Tillgänglig: <http://www.palmjumeirah.ae/palm-jebel-ali.php> [2011-09-03]

Nakheel (2011). *The Universe* [online] Tillgänglig: http://www.nakheel.com/en/developments/the_universe [2011-09-03]

Nakheel (2011). *Waterfront* [online] Tillgänglig: <http://www.waterfront.ae/> Sökväg: About Waterfront, Facts & Figures. [2011-05-19]

Pacione, M. (2005). City profile Dubai. *Cities*, vol. 22, no. 3, ss. 255-265.

Randeree, K. (2009). Strategy, Policy and Practice in the Nationalisation of Human Capital: 'Project Emiratisation'. *Research and Practice in Human Resource Management*, vol. 17, issue 1, ss. 71-91.

Regeringskansliet Utrikesdepartementet (2007). *Mänskliga rättigheter i Förenade Arabemiraten 2007* [online] Tillgänglig: http://www.manskligarattigheter.gov.se/dynamaster/file_archive/080325/2e8d091132c3d6a43e81136e6491145d/F%f6renade%20arabemiraten.pdf [2011-04-27]

Regeringskansliet Utrikesdepartementet (2010-10-22). *Förenade Arabemiraten* [online] Tillgänglig: <http://www.swe-den.gov.se/sb/d/2688/a/82148> [2011-04-18]

Rehnberg, A. (2008). Vår man i Dubai. [elektronisk] *RUM*. Tillgänglig: <http://tidskriftenrum.se/v2archive/archive.php?id=200808> [2011-05-14]

Rex, M. (2010). Dubai har kommit ned på jorden. [Elektronisk] *Dagens industri*, 18 nov. Tillgänglig: ArtikelSök. [2011-05-09]

Roads and Transport Authority (2011-03-23). *About Public Buses*. [online] Tillgänglig: http://www.rta.ae/wpsv5/wps/portal/!ut/p/kcxml/04_Sj9SPykssy0xPLMnMz0vM0Y_QjzKLN4g3NvUASYGZJkb6kWhijggRX4_83FT9IH1v_QD9gtzQiHJHR0UALBonpQ!!/delta/base64xml/L3dJdyEvd0ZNQUFzQUMvNEIVRS82XzBfMzVL [2011-03-23]

Roads and Transport Authority (2011). *Projects Abra*. [online] Tillgänglig: http://www.rta.ae/wpsv5/wps/portal/!ut/p/kcxml/04_Sj9SPykssy0xPLMnMz0vM0Y_QjzKLN4g3NnEGSUGYRvqRaGKOCBfj_zcVP0gfW_9AP2C3NCIckdHRQC8aVYf/delta/base64xml/L3dJdyEvd0ZNQUFzQUMvNEIVRS82XzBfMzYw?contenttype=completed_projects&contname=Abra&contentpath=%2FRTA%20Portal%2FPublic%20Transport%2FProjects%2FCompleted%20Projects [2011-03-23]

Samarai, M.A. & Qudah, L.M. (2007). Planning Sustainable Mega Projects in UAE. [Elektronisk] *World Housing Congress 2007: Affordable Quality Housing*. Malaysia 1-5 juli 2007. Tillgänglig: <http://belkcollegeofbusiness.uncc.edu/dcread/MBAD7090/Papers/SamaraiandQudah2007.pdf> [2011-04-04]

Schmid, H. (2006). Economy of fascination: Dubai and Las Vegas as examples of themed urban landscapes. *Erdkunde*, band 60, ss. 346-361.

Sveriges Nationalatlas (2009). *Fakta om Stockholm kommun*. [online] Tillgänglig: <http://www.sna.se/webbatlas/kommun/stockholm.html> [2011-10-10]

UAE Interact. *Home page* [online] Tillgänglig: <http://www.uaeinteract.com/> Sökväg: Government - Political system [2011-05-11]

Utrikespolitiska Institutet (2011-03-24). *Landguiden Förenade arabemiraten* [online] Tillgänglig: <http://www.landguiden.se/Lander/Asien/ForenadeArabemiraten> [2011-03-24]

Världsnaturfonden WWF (2010-01-20). *Living Planet Report 2008* [online] Tillgänglig: http://www.wwf.se/wwf/1216219-skresultat?module_search_words=Living+Planet+Report&x=13&y=16 [2011-04-13]

WSP group (2007). *Urbis (Australia) & WSP Group win Dubai Urban Development Framework (DUDF)* [online]
Tillgänglig: <http://www.wspgroup.com/en/Welcome-to-WSP-Middle-East/WSP-Middle-East/Press-ME/News-Archive-ME/?item=7051> [2011-05-16]

BILDER

Bilder som använts som underlag till illustrationer

s.12 *Eiffeltornet*. Tillgänglig: http://www.google.com/imgres?q=eiffeltornet&um=1&hl=sv&rls=com.microsoft:sv:IE-SearchBox&rlz=117ACAW_svSE388SE389&biw=1366&bih=616&tbs=isz:l&tbm=isch&tbnid=9fOcEpbfnq9gkM:&imgrefurl=http://musikanta.blogspot.com/2010/09/fredagstema-show-and-tell-min-varsta.html&docid=9ixxFAE1RCvDJM&w=800&h=1200&ei=4DaQTrrEMzY4QSLy9CQAQ&zoom=1&iact=hc&vpx=183&vpy=194&dur=281&hovh=275&hovw=183&tx=91&ty=102&page=1&tbnh=169&tbnw=113&start=0&ndsp=16&ved=1t:429,r:0,s:0 [2011-10-08]

s.12 *Turning Torso*. Tillgänglig: http://www.google.com/imgres?q=turning+torso&um=1&hl=sv&sa=N&rls=com.microsoft:sv:IE-SearchBox&rlz=117ACAW_svSE388SE389&biw=1366&bih=616&tbm=isch&tbnid=XL5y1_RWWVyCYM:&imgrefurl=http://www.mandar-marathe.com/photos/malmo/turning-torso.php&docid=zFSgiGUU9g7-xM&w=1024&h=1365&ei=xDqQTtiFKeOH4gSSk5G5AQ&zoom=1&iact=rc&dur=63&page=4&tbnh=119&tbnw=89&start=87&ndsp=26&ved=1t:429,r:6,s:87&tx=76&ty=44 [2011-10-08]

s. 18 *Världskarta*. Tillgänglig: http://www.google.se/imgres?q=v%C3%A4rldskarta&um=1&hl=sv&sa=N&rlz=1G1ACAW_SVSE438&biw=1366&bih=616&tbm=isch&tbnid=rHd4uJaPoirhaM:&imgrefurl=http://supergrafik.se/visa-produkt.asp%253Ft%253DV%2525E4rldskarta%2526id%253D184%2526lang%253Dsv&docid=yKS3DQb4N7pP6M&w=753&h=426&ei=37k-Tt7pN4Ke-wbIoI2hDA&zoom=1&iact=rc&dur=531&page=2&tbnh=102&tbnw=180&start=18&ndsp=18&ved=1t:429,r:14,s:18&tx=164&ty=62 [2011-09-14]

s. 18 *Karta Arabiska halvön*. Sharpley, R. (2002). The Challenges of Economic Diversification through Tourism: the case of Abu Dhabi. *International Journal of Tourism Research*. 4, 221-235.

s. 18 *Karta Förenade arabemiraten*. Tillgänglig: http://www.google.se/imgres?q=F%C3%96RENADE+ARABEMIRATEN&um=1&hl=sv&rlz=1G1ACAW_SVSE438&tbm=isch&tbnid=VbyXm7V4gcD3nM:&imgrefurl=http://sv.wikipedia.org/wiki/F%2525C3%2525B6renade_Arabemiraten&docid=TJE2Lr0vhBRChM&w=300&h=238&ei=P8M-TvDLOsqx8gOu5dy8DQ&zoom=1&iact=rc&dur=63&page=6&tbnh=139&tbnw=175&start=90&ndsp=20&ved=1t:429,r:3,s:90&tx=97&ty=85&biw=1366&bih=616 [2011-09-14]

s. 19 *Shejk Mohammed bin Rashid al Maktoum av Dubai*. Tillgänglig: http://www.google.com/imgres?q=Shejk+Mohammed+bin+Rashid+al+Maktoum+av+Dubai.&um=1&hl=sv&sa=N&rls=com.microsoft:sv:IE-SearchBox&rlz=117ACAW_svSE388SE389&tbm=isch&tbnid=Rz0q6ZPqmBxnIM:&imgrefurl=http://www.realtid.se/ArticlePages/200705/02/20070502171614_Realtid132/20070502171614_Realtid132.dbp.asp&docid=DnxiaRz8Si87xM&w=200&h=182&ei=1NdwTsWjEJHJswaG56CdBw&zoom=1&iact=hc&vpx=482&vpy=258&dur=188&hovh=145&hovw=160&tx=126&ty=90&page=2&tbnh=117&tbnw=132&start=21&ndsp=22&ved=1t:429,r:2,s:21&biw=1366&bih=616 [2011-09-14]

s. 19 *Shejk Khalifa bin Zayed bin Sultan Al Nahyan av Abu Dhabi*. Tillgänglig: <http://bluebloodsoftheworld.blogspot.com/2011/03/khalifa-bin-zayed-al-nahyan-president.html> [2011-09-14]

s. 24-25 *Karta Dubai*. Tillgänglig: <http://maps.google.se/maps?hl=sv&tab=wl> [2011-10-17] Lee, M. & Vlahides, J.A. (2008) *Dubai city guide*. (5:e upplagan). Lonely planet publications.

s. 26 *Vindtorn från Dubai museum*.

s. 27 *Dubai stads expansion*. Alhameli, C.M.S. & Alshehhi, M.A.M. (2004). Images are an outstanding evidence on rapid development "a perfect example from United Arab Emirates (UAE)". [Elektronisk] *XXth ISPRS Congress Geo-Imagery Bridging Continents*. Commission II ss. 483-488. Istanbul, Turkiet 12-23 juli 2004. Tillgänglig: <http://www.isprs.org/proceedings/XXXV/congress/comm2/papers/177.pdf> [2011-05-13]

s. 30, 31, 33, 36, 38, 40, 42, 44 & 46 *Dubaikartor*. Lee, M. & Vlahides, J.A. (2008) *Dubai city guide*. (5:e upplagan). Lonely planet publications.

s. 36, 38, 40, 42, 44, 46 *Runda flygfoton*. Tillgänglig: <http://maps.google.se/maps?hl=sv&tab=wl> [2011-10-15]

s. 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 & 60 *Kartor på Dubais framtida expansion*. Tillgänglig: <http://www.nakheel.com/en/developments> [2011-09-14] och Kubat, A.S., Guney, Y.I., Ozer, O., Topcu, M. & Bayraktar, S. (2009). The Effects of the New Development Projects on the Urban Macroform of Dubai. A Syntactic Evaluation. [Elektronisk] I: Koch, D., Marcus, L. & Steen, J. (red:er.), *7th International Space Syntax Symposium*, ref 060. Stockholm 8-11 juni 2009. Tillgänglig: http://www.sss7.org/Proceedings/05%20Spatial%20Morphology%20and%20Urban%20Growth/S060_Kubat_Guney_Ozer_Topcu_Bayraktar.pdf [2011-04-04]

s. 66 *Abu Dhabi utbredning idag*. Abu Dhabi Urban Planning Council Magazine (2010). *Vision Magazine. Issue 1*. [online] Tillgänglig: <http://www.upc.gov.ae/template/upc/pdf/the-vision-magazine-eng1.pdf> [2011-09-03] och Google Maps.

s. 67 *Abu Dhabi centrum*. Abu Dhabi Urban Planning Council Magazine (2010). *Vision Magazine. Issue 1*. [online] Tillgänglig: <http://www.upc.gov.ae/template/upc/pdf/the-vision-magazine-eng1.pdf> [2011-09-03] och Google Maps.

s. 69 *Abu Dhabi framtida utbredning*. Abu Dhabi Urban Planning Council Magazine (2010). *Vision Magazine. Issue 1*. [online] Tillgänglig: <http://www.upc.gov.ae/template/upc/pdf/the-vision-magazine-eng1.pdf> [2011-09-03] och Google Maps.

Bilder

s. 44 *Palm Jumeirah*. Tillgänglig: <http://www.destination360.com/middle-east/united-arab-emirates/palm-jumeirah> [2011-09-14]

s. 54 *The World*. Tillgänglig: http://www.realtyna.com/dubai_real_estate/the-world.html [2011-09-14]

s. 55 *Palm Jebel Ali*. Tillgänglig: http://www.google.se/imgres?imgurl=http://cms.vistadubai.com/uploads/Master-DevelopmentPic3/thepalmjebelali_3.jpg&imgrefurl=http://www.vistadubai.com/dubai-area/the-palm-,jebel-ali-41.html&usq=__5-8UvDVEX3yltG8aePWCQKQHfJY=&h=350&w=520&sz=183&hl=sv&start=12&zoom=1&tbnid=aLnhFYS8Yr1urM:&tbnh=149&tbnw=222&ei=M3ZNTpahHsmZhQeF2q3HBg&prev=/search%3Fq%3Dpalm%2Bjebel%2Bali%26hl%3Dsv%26sa%3DX%26gbv%3D2%26imgrefurl%3Dhttp://clombers.com/palm-jebel-ali.html%26w%3D560%26h%3D360%26ndsp%3D22%26biw%3D1280%26bih%3D717%26tbs%3Dsim:CAESEgnUwhfhyqRwWyEgcc51Et9mlQ%26tbn%3Disch&itbs=1&iact=rc&page=2&ved=1t:429,r:11,s:24&tx=101&ty=79&biw=1280&bih=717 [2011-09-14]

s. 56 *Palm Deira*. Tillgänglig: <http://www.2daydubai.com/pages/palm-deira-dubai.php> [2011-09-14]

s. 57 *Waterfront*. Tillgänglig: http://www.realtyna.com/dubai_real_estate/the-world.html [2011-09-14]

s. 58 *The Universe*. Tillgänglig: <http://www.google.se/imgres?q=The+Universe+Islands&um=1&hl=sv&sa=N&tbm=isch&tbnid=ypChon5xoUS1BM:&imgrefurl=http://cartophilia.blogspot.com/2008/03/life-universe-and-your-own-private.html&docid=UsZfPyvk2p39gM&w=250&h=167&ei=RHpNTp7CEtKChQfktcjSBg&zoom=1&iact=hc&vpx=1037&vpy=148&dur=78&hovh=133&hovw=200&tx=129&ty=83&page=2&tbnh=120&tbnw=180&start=24&ndsp=26&ved=1t:429,r:11,s:24&biw=1280&bih=717> [2011-09-14]

s. 59 *Dubailand*. Tillgänglig: <http://vincentloy.wordpress.com/2009/03/12/dubai-the-futuristic-city/> [2011-09-14]

s. 60 *Dubai World Central*. Tillgänglig: <http://www.extravaganzi.com/al-maktoum-international-the-worlds-largest-airport-opens-for-flight/> [2011-09-14]

s. 61 *Dubai towers*. Tillgänglig: http://www.realtyna.com/dubai_real_estate/dubai-future-projects.html [2011-09-14]

s. 61 *The Cloud*. Tillgänglig: http://www.realtyna.com/dubai_real_estate/dubai-future-projects.html [2011-09-14]

s. 61 *Nakheel Tower*. Tillgänglig: http://www.realtyna.com/dubai_real_estate/dubai-future-projects.html [2011-09-14]

s. 61 *Hydropolis*. Tillgänglig: <http://vincentloy.wordpress.com/2009/03/12/dubai-the-futuristic-city/> [2011-09-14]

s. 61 *Dynamic tower*. Tillgänglig: <http://www.google.se/imgres?q=dubai+dynamic+tower&um=1&hl=sv&tbm=isch&tbnid=sZKSNVBr8vKAPM:&imgrefurl=http://innovativebuildings.net/2010/06/16/dubai-twirling-tower/&docid=zg1l3llq2LD7CM&w=921&h=716&ei=-ZxKTpjAJokf-wbU25H6CA&zoom=1&iact=rc&page=1&tbnh=139&tbnw=179&start=0&ndsp=26&ved=1t:429,r:7,s:0&tx=118&ty=69&biw=1280&bih=717> [2011-09-14]

s. 70 *Visionsbild metro*. Tillgänglig: <http://abu-dhabi-metro.com/featured/growth-warning-over-turmoil-in-markets> [2011-09-14]

s. 70 *Visionsbild framtida kvarter*. Abu Dhabi Urban Planning Council (2010). *Capital District*. [online] Tillgänglig: <http://www.upc.gov.ae/template/upc/pdf/CAPITALDISTRICT.pdf> [2011-09-14]

s. 70 *Visionsbild fotgängarna*. Abu Dhabi Urban Planning Council (2010). *Capital District*. [online] Tillgänglig: <http://www.upc.gov.ae/template/upc/pdf/CAPITALDISTRICT.pdf> [2011-09-14]

s. 71 *Visionsbild Capital District*. Abu Dhabi Urban Planning Council (2010). *Capital District*. [online] Tillgänglig: <http://www.upc.gov.ae/template/upc/pdf/CAPITALDISTRICT.pdf> [2011-09-14]

Övriga fotografier, underlag och illustrationer är författarnas.

